

Amando Baños Rodríguez

con la colaboración de Jordi Morales Dumanjó

COMENTARIOS AL TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL EN 2 TOMOS

Revisados y actualizados a 1 de enero de 2026

TOMO I

Introducción, antecedentes, disposiciones legales, acontecimientos, organizaciones y definiciones no incluidas en el texto de la Ley.

El texto analizado es el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Incluye referencias a otras normas que afectan al tráfico y a la seguridad vial. También se encuentra derecho comparado de otros países.

Al actualizarse muy a menudo, se puede solicitar la última versión en el correo: amando@mundo-r.com

También se pueden consultar otros trabajos relacionados con la seguridad vial y los transportes en

www.todosobretrafico.wordpress.com

INTRODUCCIÓN

En España, en 2024 hubo 796 fallecidos en accidentes de trabajo y 1.154 en accidentes de tráfico, es decir, la circulación vial es la principal causa de muerte por accidente en España.

Por tanto, hay que actuar en varios frentes. El primero es intensificar la prevención entre la población en general, tanto en niños, como en jóvenes y adultos, sobre los efectos y consecuencias del incumplimiento de las normas de tráfico. El segundo se refiere a la responsabilidad penal y administrativa de los infractores viales. Por último, se debe tratar de mejorar la atención y el apoyo a las víctimas y sus familias tras un accidente de tráfico.

La Ley de Tráfico sólo contempla infracciones y sanciones administrativas y vamos a ver como funciona y como se podría mejorar.

Este trabajo, dividido en 2 tomos, se propone:

En su Tomo I:

- Examinar los antecedentes en materia de legislación de tráfico.
- Detallar la normativa vigente española y algunos apartados de otros países.
- Nombrar las organizaciones nacionales e internacionales relacionadas con la seguridad vial.
- Recordar cuales fueron los principales hitos en el desarrollo de todos los aspectos relacionados con la movilidad.
- Añadir numerosas definiciones que figuran en Reglamentos y Directivas UE, así como en otras normas, a las que figuran en el Anexo I del texto refundido de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial.

En su Tomo II:

- Comentar artículo a artículo el Texto Refundido de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial.
 - o Establecer sus conexiones con los reglamentos en la materia.
 - o Compararlos con otras disposiciones existentes fuera de España.
 - o Relacionar normas administrativas sancionadoras y derecho penal, incorporando numerosas resoluciones administrativas y sentencias judiciales.
 - o Apartados específicos dedicados a sanciones, alcohol y drogas, gráficos, ...

Mientras que en Europa muchos países prefieren disponer de un Código de Circulación amplio con anexos que pueden ser actualizados, incluyendo incluso delitos relacionados con la seguridad vial, en nuestro país hemos optado, desde 1990, por una Ley de Seguridad Vial poco extensa, aunque va creciendo en cada reforma, desarrollada en varios Reglamentos, que a su vez cuentan con numerosos anexos que se actualizan mediante Reales Decretos o a través de órdenes ministeriales.

Dado que gran parte de la Ley de Seguridad Vial se repite en los Reglamentos, especialmente en el Reglamento General de Circulación, con el agravante de que no siempre coinciden y además la modificación de la Ley implica, muchas veces, también la modificación “de facto” de los reglamentos, sería conveniente volver a codificar las normas de tráfico en un nuevo Código de Circulación, pero esta vez con fuerza de ley, evitando tantas remisiones a los reglamentos.

El término “Código de Circulación”, por otra parte, está muy arraigado en la memoria colectiva, es muy fácil de recordar y la Administración General del Estado parece ir en esta dirección al ofrecer

en el B.O.E. toda la legislación actualizada de tráfico en un documento titulado “Código de Tráfico y Seguridad Vial”.

En lo que respecta a la actual Ley, como se verá a lo largo de este trabajo, nos encontramos con muchas incongruencias, una redacción poco afortunada y escaso cuidado en el uso de términos, lo que implica que se produzcan equívocos y dudas innecesarias.

En su interpretación debe tenerse en cuenta el art. 3 del Código Civil, que señala que el criterio preferencial ha de ser la literalidad (“el sentido propio de sus palabras”).

La clave del éxito de una ley de seguridad vial es que sea razonable, fácilmente comprensible por aquellos a los que va destinada y que, siendo fácil de retener en la memoria, consiga implicar a todos los usuarios viales haciéndolos corresponsables de su cumplimiento¹.

¹ Debe respetar lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

“Artículo 129. Principios de buena regulación.

1. En el ejercicio de la iniciativa legislativa y la potestad reglamentaria, las Administraciones Públicas actuarán de acuerdo con los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia, y eficiencia. En la exposición de motivos o en el preámbulo, según se trate, respectivamente, de anteproyectos de ley o de proyectos de reglamento, quedará suficientemente justificada su adecuación a dichos principios.

2. En virtud de los principios de necesidad y eficacia, la iniciativa normativa debe estar justificada por una razón de interés general, basarse en una identificación clara de los fines perseguidos y ser el instrumento más adecuado para garantizar su consecución.

3. En virtud del principio de proporcionalidad, la iniciativa que se proponga deberá contener la regulación imprescindible para atender la necesidad a cubrir con la norma, tras constatar que no existen otras medidas menos restrictivas de derechos, o que impongan menos obligaciones a los destinatarios.

4. A fin de garantizar el principio de seguridad jurídica, la iniciativa normativa se ejercerá de manera coherente con el resto del ordenamiento jurídico, nacional y de la Unión Europea, para generar un marco normativo estable, predecible, integrado, claro y de certidumbre, que facilite su conocimiento y comprensión y, en consecuencia, la actuación y toma de decisiones de las personas y empresas.

Cuando en materia de procedimiento administrativo la iniciativa normativa establezca trámites adicionales o distintos a los contemplados en esta Ley, éstos deberán ser justificados atendiendo a la singularidad de la materia o a los fines perseguidos por la propuesta.

Las habilitaciones para el desarrollo reglamentario de una ley serán conferidas, con carácter general, al Gobierno o Consejo de Gobierno respectivo. La atribución directa a los titulares de los departamentos ministeriales o de las consejerías del Gobierno, o a otros órganos dependientes o subordinados de ellos, tendrá carácter excepcional y deberá justificarse en la ley habilitante.

Las leyes podrán habilitar directamente a Autoridades Independientes u otros organismos que tengan atribuida esta potestad para aprobar normas en desarrollo o aplicación de las mismas, cuando la naturaleza de la materia así lo exija.

5. En aplicación del principio de transparencia, las Administraciones Públicas posibilitarán el acceso sencillo, universal y actualizado a la normativa en vigor y los documentos propios de su proceso de elaboración, en los términos establecidos en el artículo 7 de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno; definirán claramente los objetivos de las iniciativas normativas y su justificación en el preámbulo o exposición de motivos; y posibilitarán que los potenciales destinatarios tengan una participación activa en la elaboración de las normas.

6. En aplicación del principio de eficiencia, la iniciativa normativa debe evitar cargas administrativas innecesarias o accesorias y racionalizar, en su aplicación, la gestión de los recursos públicos.

7. Cuando la iniciativa normativa afecte a los gastos o ingresos públicos presentes o futuros, se deberán cuantificar y valorar sus repercusiones y efectos, y supeditarse al cumplimiento de los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera.”

También deben respetar la Resolución de 28 de julio de 2005, de la Subsecretaría, por la que se da publicidad al Acuerdo del Consejo de Ministros, de 22 de julio de 2005, por el que se aprueban las Directrices de técnica normativa.

NORMATIVA HISTÓRICA SOBRE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL

NORMATIVA ESPAÑOLA. ANTECEDENTES DESDE 1400.

- 1476 Ordenamiento de Madrigal del 19 de abril por el que los Reyes Católicos aprobaron la creación de la Santa Hermandad**, para proteger el comercio, pacificar el difícil tránsito por los caminos y perseguir el bandolerismo.
- 1477 Real Cabaña de Carreteros²**. Se crea por Isabel I de Castilla en el mes de abril. Se ponía de manifiesto el interés de la Corona por proteger el transporte interior en sus territorios para abastecer a sus ejércitos y a las ciudades y villas del Reino.
- 1546 Repertorio de todos los caminos de España**. Se publica en Medina del Campo la primera relación de caminos aparecida en España. Su autor es el valenciano Pedro Juan de Villuga y lo imprimió Pedro de Castro constituyendo, sin lugar a dudas, el precedente más remoto de las actuales guías de carreteras.
- 1586 Pragmática para la construcción de pilares en los caminos para que se distingan en tiempos de nieves**. Felipe II la dicta en las Cortes de Madrid ordenando que los miembros de su Consejo “*provean y den orden como se pongan pilares en los puertos para señalar los caminos, por los peligros que en tiempos de nieves incurren los que caminan por ellos, por no estar señalados*” (Novísima Recopilación, libro VII, en época de Carlos IV). Hoy los conocemos como jalones de nieve³.
- 1711 Plan General de los Ingenieros de los Ejércitos y Plazas**. El rey Felipe V, en 1709, hizo venir desde Flandes a España a Jorge Próspero de Verboom (en neerlandés Joris Prosper Verboom), ingeniero flamenco al servicio de la Corona. Una vez llegado a la metrópoli, el rey Felipe V lo nombró Ingeniero General, y en 1711, aprobó según el proyecto de éste, el decreto, expedido en Zaragoza el 17 de abril, de constitución del Real Cuerpo de Ingenieros. Este Cuerpo no sólo cumplía funciones castrenses, sino que se encargó también de la **construcción de caminos**, canales, puertos y otras obras públicas.

² Su verdadero nombre era “Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros, Trajineros, Cabañiles y sus Derramas”.

Las carretas formaban trenes de carretería de más de treinta carros, al frente de los cuales se situaba el mayoral seguido de aperadores, carpinteros, carreteros, conductores, pasteros, gañanes y mozos de carga; que trajinaban todo el año, salvo en el invierno, cuando dejaban bueyes y carros a cargo de los mozos pasteros en las dehesas del Duero, Pisuegra, Benavente, o incluso en Extremadura.

Según el Catastro del Marqués de la Ensenada de 1753, la hermandad estaba compuesta por 1.112 carreteros, sobre un total de 1.912 vecinos, poseedores de 8.642 carretas de las que 6.000 eran de “puerto a puerto”, es decir, capaces de ir de Santander a Sevilla con 22.331 bueyes y vacas serranas negras, como se extrae del libro “Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros” de Pedro Gil.

³ La ventista fue una terrible experiencia que vivió Felipe II, cuyos cortesanos tuvieron muchos problemas entre Alcolea del Pinar y Maranchón con ocasión de su viaje a Zaragoza y Monzón en 1585. Así lo relató Enrique Cock, cronista y arquero real: “Era tanta la nieve que caía por la tarde que no hallábamos camino, y si Dios no nos socorriese, teníamos miedo de quedar en el campo”.

- 1718 Real Ordenanza e Instrucción**, de 4 de julio, **para los Ingenieros, y otras personas**. El Rey Felipe V muestra su preocupación⁴ por el estado de los caminos⁵.
- 1719 Real Orden**, de 21 de abril, **creando las Escuadras de Paisanos Armados de Cataluña**, por iniciativa del Capitán General de Cataluña, marqués de Castel-Rodrigo. **Son el primer antecedente de los Mossos d'Esquadra**. Estos cuerpos fueron legalizados por un real decreto del Capitán General de Cataluña datado el 24 de diciembre de 1721.
- 1720 Real Academia Militar de Matemáticas**. Se abrió en Barcelona para preparar a la mayor parte de los ingenieros del XVIII, hasta su desaparición en 1802, fecha en la que nacía una nueva Academia Específica del Cuerpo de Ingenieros, en este caso situada en Alcalá de Henares.
- 1720 Reglamento General expedido por su Majestad** en 23 de abril **para dirección, y gobierno de los oficios de Correo Mayor y Postas de España, en los viajes que se hicieren**⁶ (en Madrid, en la imprenta de Juan de Ariztia).
- 1747 Real Cédula por la que se crea el cargo de Juez Superintendente General de Correos, Postas y Estafetas**⁷ **de dentro y fuera del Reino**.
- 1749 Ordenanza de Intendentes Corregidores**⁸. Son las Justicias ordinarias las encargadas de proveer a la libertad, seguridad y comodidad del tránsito. También se ocupa de la señalización para facilitar el uso de las vías públicas y orientar a los caminantes. (Biblioteca Virtual Defensa).

⁴ En el preámbulo dice: "EL REY, Por cuanto conviniendo a mi servicio, y al bien de mis vasallos, tener noticias ... de las Ciudades..., sus distancias, la calidad de los Caminos..., estado de los Puentes..., de las Plazas de Guerra, Puertos de Mar..., como por el deseo que tengo de mandar hacer en los referidos Caminos, en los Puentes, y en otros parages, los reparos, y obras que se consideren convenientes, haciendo construir también nuevos Puentes, y abrir otros caminos ..., obviando rodeos y malos pasos...esperando Yo, que con la Paz podré poner en ejecución el ánimo que siempre he tenido de fomentar y costear estas obras con caudales de mi Real Hacienda".

⁵ El propio Felipe V, en su primer viaje a Madrid, en 1701, tardó casi un mes en llegar a la capital desde Irún, a pesar de los arreglos precipitados a que fueron obligadas las poblaciones por las que iba a discurrir la comitiva regia. Aunque hay que tener en cuenta que en todas las ciudades de paso se le rendían homenajes.

⁶ **La red postal se componía de seis ejes radiales casi coincidentes con las posteriores seis carreteras nacionales radiales**. Estas rutas postales se reconocen por las postas o relevos que, situados aproximadamente cada tres leguas, se ocupaban de la muda de caballos. Fueron creadas y vigiladas para facilitar el envío de los despachos reales, el traslado de los viajeros oficiales y la correspondencia pública.

Existían los denominados "Correos de à pie", que hacían viajes llamados "à las veinte" pues tenían que andar 20 leguas cada 24 horas. La legua de posta medía aproximadamente 4.000 metros.

⁷ En ella se dice: El Señor Superintendente General por si o por las personas a quién lo cometiese, conocerá sobre la reparación de los caminos antiguos o apertura de los nuevos a costa de los pueblos **o de cuenta de S.M "**, **planteándose así por vez primera, la posibilidad de apertura de caminos con cargo al Presupuesto**

⁸ Fernando VI incluye la obligación de señalar los empalmes de los caminos: "Que en los parages donde se junten uno, dos ò más caminos, ó sendas, se ponga señal, que demuestre adonde se dirige cada uno de ellos".

También debían verificar «en que estado se hallan sus puentes, y los que convendrá reparar ó construir de nuevo, que caminos se podrán mejorar y acortar para obviar rodeos, y que providencias se podrán dar para su seguridad».

Incluye: "Los Intendentes Corregidores harán especial encargo a todas las Justicias de su provincia y subdelegados de ella para que cada uno en su término **procure tener compuestos y comerciables los caminos públicos** y sus puentes en que se interesa la causa común; que no permitan que los labradores se entren en ellos; y a este fin pongan sus filas y mojones, y procedan contra los que ocuparen alguna parte de ellos con las penas y multas correspondientes a su exceso, a más de obligarles a la reposición a su coste; y que si necesitaren de mayor ensanche o reparos de puente o calzada que facilite los pasos y tránsitos den cuenta con la justificación necesaria a mi Consejo para que él se providencie lo conveniente **en lo que no puedan costear los pueblos**, en cuyo territorio se deban hacer, interin que por mí no se tome otra regla y providencia; y cuidarán de conservarlos corrientes conformes a las órdenes dadas y las ordenanzas municipales".

- 1749 Primeras carreteras modernas. Ordenanza de Intendencia, del rey Fernando VI**, de 8 de Octubre de 1749. Se comenzó y concluyó la carretera de Reinosa a Santander y algunos trozos de la carretera de Guadarrama⁹.
- 1759 Peones Camineros.** Se crean al final del reinado de Fernando VI. Entre sus misiones estaban la vigilancia y mantenimiento de los caminos.
- 1759 Real Cuerpo de Celadores - Guardamuelles.** Se crea durante el reinado de Carlos III y son los antecesores de la Policía Portuaria.
- 1761 Real Decreto**, de 10 de junio, **expedido para hacer caminos rectos y sólidos en España¹⁰, que faciliten el comercio de unas provincias a otras, dando principio por los de Andalucía, Cataluña, Galicia y Valencia** (Biblioteca virtualdefensa.es).
- 1762 Reglas que deben observarse en todos los caminos del Reino.** Por Cédula del Consejo de 1 de noviembre¹¹.

⁹ La apertura de esta vía de comunicación se inscribe en la política interna de una época de reformas impulsada por los monarcas borbones; gracias al proceso de centralización administrativa se suprimieron aduanas interiores y se mejoraron o crearon caminos, lo que trajo como consecuencia una mejora de los intercambios hacia el interior del país. A ello se le añadió una política de saneamiento de la hacienda pública, que se vio beneficiada con la apertura de este camino a Santander, en perjuicio de los puertos vascos, que gozaban de exenciones fiscales. El camino de Reinosa permitió a la ciudad competir con Bilbao por el comercio de las lanas castellanas.

¹⁰ Carlos III, con su ministro Ward, fue el primero que formula lo que hoy entendemos por un Plan de Carreteras: Dispone en 1761 que se tracen caminos rectos y sólidos desde Madrid a los extremos de España, empezando por los de Andalucía, Cataluña, Galicia y Valencia; que se financien con un impuesto sobre la sal (2 reales de vellón por fanega de sal) y que se gestionen por una Superintendencia General de Caminos, fijando también un plazo de 10 años para su realización. Faltaban, no obstante, unos equipos humanos capacitados que fueran capaces de construir tantas leguas, por lo que los resultados fueron muy limitados, con una media de unos 40 km/año se llegó a 1500 Km de carreteras.

Se ha considerado siempre por quienes han estudiado esta época, que la programación de carreteras de Carlos III se debe a Bernardo Ward; éste era un irlandés al servicio de la Corona española que en 1750 fue enviado al extranjero, a cargo del erario público, a fin de estudiar las distintas soluciones adoptadas en los países más prósperos para promover el progreso; volvió de sus viajes en 1754 y fue designado por Fernando VI ministro de la Real Junta de Comercio y Moneda, y director de la Real Fábrica de Cristales de San Ildefonso, trabajos que compartió con la redacción de su obra magna, llamada **Proyecto Económico**, editado en 1762, en el que trabajó durante seis años. En ese texto figura el párrafo más conocido:

"Necesita España de seis caminos grandes, desde Madrid a La Coruña, a Badajoz, a Cádiz, a Alicante y a La Raya de Francia, así por la parte de Bayona como por la parte de Perpiñán, y éstos se deben sacar al mismo tiempo para varios puertos de mar y otras ciudades principales: uno del de La Coruña para Santander, que es el más esencial y urgente en el día, otro para Zamora hasta Ciudad Rodrigo; del de Cádiz, otro para Granada, y así de todos los demás. Después se necesitan diferentes caminos de travesía de unas ciudades a otras, y haciendo el Rey el primer costo, como corresponde, es muy justo que en lo sucesivo mantengan estos caminos los pueblos mismos que disfrutarán el beneficio de esta providencia, cada uno en su distrito y jurisdicción; pero la primera atención se ha de aplicar a que todos los caminos y ramales vayan en línea recta a costa de cualesquiera dificultades, pues cada legua que se ahorre de camino es un tesoro que vale para las conducciones muchos millones en el transcurso del tiempo, y facilita más y más el comercio, el giro, la comodidad, las artes y el trato de las gentes."

Añadía: **"El costo de construcción –decía- corresponde al rey, pero la conservación incumbe a los pueblos, que disfrutan del beneficio de aquella providencia"**.

¹¹ Disponía para proteger los caminos, en su art. 2: **"Que se use de carros con rueda de llanta ancha, lisas ó rasas con tres pulgadas de huella a lo menos, sin que sobresalgan los clavos; observándose lo mismo en todo otro carruaje, á no ser los carros recalzados de madera, como son los de las carretas de cabañas"**.

En su art. 3 establecía: **"Que si anduviesen de trafico sobre estos Caminos Carros de llanta estrecha, y clavos prominentes paguen doble Portazgo, que otros cualesquier Carros, en resarcimiento del daño que causan á los mismos Caminos; y donde no huviere establecido Portazgo, se imponga de nuevo, con noticia, y aprobacion del mi Consejo, respecto á dichos Carros. convirtiendo su producto en los reparos del Camino"**.

- 1772 Real Cedula para la conservación de los Caminos generales, contruidos, y que se vayan construyendo en el Reino.** Madrid, en la Imprenta de Pedro Marín¹². Aparece por primera vez el término “tráfico” en la legislación de carreteras.
- 1776 Real Decreto**, de 20 de diciembre, **estableciendo la Real y Suprema Junta de Correos**. Era el Tribunal Supremo, único y competente en diversos ramos, entre ellos los de Caminos y Posadas.
- 1778 Real Decreto sobre la circulación de carros y carruajes de correos y postas.** Expedido el 8 de octubre¹³.
- 1778 La Superintendencia de Caminos y Posadas se une a la de Correos y Postas.** D. Carlos III por Real decreto de 8 de Octubre de 1778 comunicado de su primer secretario de Estado¹⁴.
- 1784 Real Cedula**, de 27 de abril de 1784, **para que se averigüen los portazgos, pontazgos y demás exacciones que se hacen por razón de tránsito: que se secuestren los ilegítimos; y que los dueños de los que continúen en la cobranza los inviertan en los fines de su imposición**¹⁵ (Colección de Leyes, Reales decretos y órdenes, de 1729 a 1827, por D. Matías Brieva. Madrid, imprenta de Repullés, 1828).
- 1785 Dirección General de Caminos.** Establecida por José Moniño y Redondo, Conde de Floridablanca, Secretario de Estado y Superintendente de Correos.
- 1785 Instrucción de Caminos.** Se dicta en Zaragoza el 12 de noviembre. Se confirma que los ciudadanos están obligados a participar en la conservación de los Caminos Reales y Públicos¹⁶, una norma que venía de antiguo (<http://www.carreteros.org>).
- 1787 Bando sobre edad mínima de los conductores de coches de caballos.** Se establece que “nadie puede llevar cochero que no pase de la edad de diez y siete años”. (Novísima Recopilación, Libro III, Título XIX, Ley 23).
- 1790 Real Instrucción de 25 de julio otorgando a los Peones Camineros la cualidad de Guardas Jurados**, para ejecutar y cumplir con arreglo a las leyes lo dispuesto en las ordenanzas y reglamentos de policía y conservación de las carretera.

¹² Muestra la preocupación por el daño que hacen a los caminos los carruajes herrados de llanta angosta en los caminos nuevos permitiendo que solo puedan circular por caminos viejos y montes, y las maderas que circulan arrastradas y obliga o que lo hagan sobre cuatro ruedas. Encarga el cumplimiento de esta norma a los “Justicias del tránsito” que son un antecedente de la policía de tráfico.

¹³ En este Real Decreto se establece que uno de los principales objetos y cuidados de la Superintendencia general de Correos y Postas es “la seguridad y comodidad de los caminos y tránsitos para la fácil comunicación y tráfico de todos mis dominios”.

¹⁴ Establece como una de sus principales preocupaciones “la seguridad y comodidad de los caminos y tránsitos para la fácil comunicación y tráfico de todos mis dominios”, con total o “absoluta inhibición de qualesquiera Jueces y Tribunales” y se le otorgan amplios medios “para cuidar de la conservación de los caminos, y seguridad de los caminantes en sus tránsitos”, tales como nombrar subdelegados, facultativos y demás dependientes.

¹⁵ “2. Todos los llevadores de portazgos perpetuos tenían la obligación de componer y reparar los puentes, caminos o tránsitos en los que cobrasen esas imposiciones, salvo que las obras excediesen el producto anual del portazgo.

¹⁶ “Todos los meses del año saldrán todos los Vecinos por Quadrillas al reparo, y composición de Caminos Reales, y Públicos, alternando unos días unos, y otros otros sin excepcion alguna, de suerte, que precisamente se haya de verificar al fin de cada mes, que todos los Vecinos han salido por se, ó por otros.

3. Los Caballeros Infanzones, y mas sugetos de carácter, y graduacion cumplirán con esta obligacion, poniendo á su costa otros en su lugar.

4. Deberán salir los Vecinos, y trabajar á Pala, Pico, y Azadon, y con algunas Espuertas, ó Canastas, para mover la tierra, cascajo ó piedra, y ponerla donde corresponda; y los atascaderos, ó precipicios los compondrán con piedra, ó cascajo, y no con tierra, y ramos, porque se empeoran”.

- 1794 Ordenanza General de Correos, Postas y Caminos.** Publicada en el Real Sitio de Aranjuez el 7 de junio¹⁷.
- 1794 Instrucción de Portazgos,** de 8 de junio, reguladora de los «derechos de portazgos, pontazgos y peazgos; su arrendamiento y aplicación del producto a los caminos».
- 1799 Inspección General de Caminos y Canales,** creada por Real Orden, de 12 de junio, firmada en Aranjuez. Estaba vinculada a la Dirección General de Correos.
- 1799 Cuerpo de Ingenieros de Caminos y Canales.** Se creó por Real Orden de 26 de julio¹⁸.
- 1802 Escuela de Caminos de Madrid.** Se crea ese año, empezando las clases el 18 de noviembre. La Gaceta de Madrid núm. 68, de 26 de agosto convocó los exámenes de admisión¹⁹ que tuvieron lugar del 15 al 30 de setiembre.
- 1802 Convocatoria de exámenes para acceder a los estudios para obtener plazas de Comisarios, Ayudantes y demás de que se forma la Inspección general de caminos** (Gaceta de Madrid núm. 85, de 19 de octubre).
- 1805 Novísima Recopilación de las Leyes de España.** Incluía varias leyes sobre caminos y puentes (Título XXXV, Libro VII, Leyes 1ª a 10ª)²⁰.
- 1812 Constitución de Cádiz.** En su art. 321. 7º, dispone que estará a cargo de los ayuntamientos: “Cuidar de la construcción y reparación de los caminos, calzadas, puentes (...)”.
- 1824 Policía del Reino**²¹. Cuerpo que abarcaba toda España. Antecedente del Cuerpo Nacional de Policía e incluso de la Guardia Civil. Se crea por Real Decreto de 8 de enero de 1824, (suplemento de la Gaceta de Madrid núm. 6, de 13 de enero). Estaba dirigida por un Magistrado superior que tenía el título de Superintendente general de la Policía del Reino, con sede en Madrid.

¹⁷ Profesionalizó la responsabilidad sobre los caminos y otorgó competencias a las autoridades provinciales. En cuanto a los portazgos, consideró que se debían utilizar para la conservación de los caminos y recomendó que el arrendamiento se otorgara por subasta pública, deseando que el adjudicatario fuera a su vez el encargado de la conservación del camino.

¹⁸ Disponía: “[...] Todos estos individuos, en sus respectivas clases, se denominarán ingenieros de Caminos y Canales, iniciándose (sic) con este nombre una carrera de honor y de personas facultativas que dedican sus tareas al servicio del rey y del público en ramo tan importante a la prosperidad del Estado”

¹⁹ El objeto de los exámenes era, tal como figura en “La Gaceta”, comprobar que los aspirantes conociesen aritmética, álgebra, geometría, trigonometría plana y esférica, secciones cónicas, calculo diferencial e integral y principios de física experimental.

La Guerra de la Independencia y algunas de sus consecuencias económicas y sobre todo políticas, hicieron desaparecer la Escuela y el Cuerpo de Ingenieros de Caminos en 1814. Una vez restituidos ambos en 1820, las clases comenzaron de nuevo el 8 de noviembre de ese año en un edificio de la calle de Alcalá, pero las circunstancias políticas propiciaron su interrupción en 1823. En 1834 abre sus puertas la Escuela por tercera vez, ésta con carácter definitivo.

²⁰ Reiteran algunas normas anteriores, prohibiendo «cerrar ó embargar» los caminos, las veredas o la calle; obligando a los justicias a abrir y componer carriles y caminos, y a prohibir cerrar los mismos; ordenando que se pusiesen pilares en los puertos (montañosos) para señalar los caminos y evitar que los caminantes pudiesen perderse en tiempo de nieves; se obligaba a los corregidores a conservarlos corrientes, poniendo hitos o mojones, se inicia una incipiente señalización viaria y se prescriben ciertas normas sobre el uso de los caminos.

²¹ El propio real decreto preveía dos reglamentaciones y estructuras diferentes: una para la “Policía particular de Madrid”, articulada sobre los comisarios y los celadores de barrio, y otra para la “Policía de las Provincias”.

El art. 15 del real decreto preveía el establecimiento de “un cuerpo militar especialmente encargado de la **seguridad de los pueblos y caminos**”. Entre sus competencias estaba establecer un registro de vehículos. Así su competencia 9ª consistía en “Formar un registro de todos los coches, tartanas y calesines públicos, sean de plaza o de camino, y hacer que cada uno sea señalado con el número que tenga en el registro”.

- 1829 Creación del Cuerpo de Carabineros.** Era un cuerpo armado cuya misión era la **vigilancia de costas y fronteras**, y la represión del fraude fiscal y el contrabando. Tras la Guerra civil, en 1940 fue integrado en la Guardia Civil.
- 1834 La Santa Hermandad fue declarada en extinción total ese año por votación en Cortes del Estamento de Próceres.** Había sido creada en marzo de 1476, en el reino de Castilla, después de presentado un proyecto general a los reyes Isabel I de Castilla y Fernando II de Aragón en las Cortes de Madrigal. Sobre la base preexistente de las Hermandades que habían levantado algunas ciudades, el 19 de abril de 1476 los reyes aprobaron el Ordenamiento de Madrigal elaborado por su Consejo Real por el que se regulaba la creación de la Santa Hermandad para proteger el comercio, **pacificar el difícil tránsito por los caminos y perseguir el bandolerismo**. Ya estaba siendo reemplazada por la Superintendencia General de Policía creada en 1824 como órgano director de la Policía General del Reino. En su conjunto, podrían ser consideradas como antecedente de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.
- 1842 Ordenanza para la conservación y policía de las carreteras generales**²², de 14 de setiembre (Gaceta de Madrid núm. 2898, de 16 de setiembre). Aunque destinada a la conservación de carreteras, en su texto encontramos un Capítulo, el II, dedicado al tránsito por los caminos²³.
- 1842 Reglamento para la organización y servicio de los peones-camineros** ²⁴**aprobada por S. A. el Regente del Reino el 16 de junio** (Colección legislativa de conservación y policía de las carreteras. 2ª Edición. Coruña. Imprenta de Puga 1865).

²² Es la primera vez que se ordenan de forma sistemática normas de circulación. El resumen de lo que contiene es el siguiente:

Art. 16. Obligación para los alcaldes de mantener despejados los caminos y sus márgenes, especialmente las travesías de los pueblos.

Art. 17. Prohibición de crear obstáculos en la calzada, colgar o tender ropa.

Art. 18. Obligación de mantener bien cortada la vegetación para que no invada el camino.

Art. 19. Prohibición de dar de comer a los animales de tiro en los caminos.

Art. 20. Prohibición de pastoreo en alamedas, paseos, cunetas y escarpes (declive áspero) del camino.

Art. 21. Exigencia de licencia para poner tinglados o puestos ambulantes, incluidos los de venta de comestibles, en caminos, paseos y márgenes.

Art. 22. Prohibición de dejar carruajes sueltos delante de las posadas o en los caminos y de arrojar animales muertos a la calzada o a menos de 30 varas de sus márgenes, con la obligación de retirarlos.

Art. 23. Obligación de dejar libre la mitad del sentido de circulación y de ceñirse a la derecha en los puntos de encuentro con otros ganados o carruajes.

Art. 24. Prohibición de que las caballerías y carruajes puedan circular pareados.

Art. 25. Obligación de los demás conductores de permitir ser adelantados por los conductores de correspondencia pública (que como se ve eran vehículos prioritarios).

Art. 26. Prohibición de correr a escape por el camino o permitir correr a caballerías, ganados y carruajes en las inmediaciones de otros de su especie (véase el actual art. 17.2 RGCir) o de personas que van a pie.

Art. 27. Prohibición de que el ganado vaya sin guía y de que los carruajes vayan sin persona que los conduzca.

Art. 28. Obligación de utilizar en el carruaje una plancha de hierro u otro aparato para ayudar a frenar en las cuestas, imponiéndose una multa mayor si transporta pasajeros.

Art. 29. Obligación para los carruajes, que de noche vayan a la ligera, de llevar **un farol encendido** en su frente.

Art. 41. (...) corresponden con especialidad a los **peones camineros** y capataces, así como a todos los empleados de caminos que tienen la cualidad de guardas jurados para perseguir a los infractores de la presente ordenanza.

²³ Esta ordenanza se hizo extensiva a las carreteras provinciales por Real Orden de 27 de mayo de 1846, a las travesías de los pueblos por la Ley de 11 de abril de 1849, y a los caminos provinciales y vecinales por los artículos 21 y 27 del Real Decreto de 17 de octubre de 1863.

Su artículo 12 sancionaba a quienes dañasen las pirámides ó postes que señalan las leguas (kilómetros), o borrasen las inscripciones de estas,

En su art. 15.1ª señalaba que **la plancha de hierro** que actuaba como freno del carruaje **debía ajustarse al modelo aprobado por la Dirección General de Carreteras**.

²⁴ Su art. 2º disponía: "Cada cinco leguas consecutivas (treinta kilómetros) forman un "trozo" cuyo jefe será uno de los Peones camineros con el nombre de "Peón-capataz". Este y los demás Peones reunidos se denominarán "cuadrilla". En el art.

1842 Real Orden de 30 de julio de 1842 **exigiendo a los alcaldes de todos los pueblos situados en las carreteras que prestasen bajo su mas estrecha responsabilidad, el debdo auxilio y protección á los peones camineros y demás encargados de hacer cumplir la ordenanza de carreteras.**

1844 Creación de la Guardia Civil²⁵. (Gaceta de Madrid núm. 3530, de 14 de mayo).

1845 Cartilla de la Guardia Civil. Se crea mediante Real Orden de 20 de diciembre. El capítulo II está dedicado al **“Servicio en los caminos”**.²⁶

1845 Empresas de diligencias. Orden circular de 30 de junio **comunicada a las empresas de diligencias para que por los conductores de carruajes se observe estrictamente lo mandado por la ordenanza de conservación y policía de carreteras.** (Colección legislativa de conservación y policía de las carreteras. 2ª Edición. Coruña. Imprenta de Puga 1865).

1845 Ley de Organización y Atribuciones de los Ayuntamientos²⁷. Gaceta de Madrid núm. 3776, de 15 de enero.

1845 Orden de 30 de junio **de la Dirección General de Carreteras sobre conservación de los terrenos propiedad de la carretera.**

26 relaciona todas las obligaciones del Peón Caminero entra las que se destaca en su parte 3ª "Prevenir los daños que ocasionen los transeúntes en el camino, advirtiéndolo dispuesto en las ordenanzas de policía, y denunciar a los que maliciosamente contravengan a ellas" y en la parte 6ª del citado Art. se cita "Cuidar de la herramientas, materiales, armas, prendas de vestuario y demás efectos del servicio que existan en su poder o dentro de la legua de su cargo, procurando su buen uso y conservación." por lo que ve en este párrafo tiene entre su dotación armas, cosa que queda suficientemente clara en el art. 27 "El peón caminero llevara siempre el uniforme y distintivos que le estén señalados y cuando recorra su legua lo hará armado de carabina." y en el art. 36 hace referencia a sus funciones de policía "El Peón Caminero que hallare en el camino alguna persona sospechosa deberá exigirle el pasaporte, y de no tenerle la conducirá al pueblo de su jurisdicción o las casas de Postas o Posadas publicas mas inmediatas, dando parte al alcalde para que se haga cargo de la persona detenida, y recogiendo recibo de dicha autoridad para comprobante de su celo. Lo mismo hará con la persona o personas que encontrase delinquiendo."

En los siguientes Artículos se menciona entre otras cuestionen que los distintivos de Peón son una chapa en el sombrero y los botones del uniforme, y que como jefes superiores en la jerarquía tenían a la capataces e ingenieros que eran los que les daban las ordenes y directrices a seguir, como funcionarios tenían algunas exenciones como por ejemplo la de ser reclutados, por el contrario estaban sometidos a férreas normas entre las que no podía abandonar la legua sin permiso a no ser el ir a trabajar a otra o prestar auxilio a otros peones en cuestiones de policía frente a malhechores por eso tenían que residir en ella al pie del camino en las famosas casetas de camineros puntos de control y ayuda de la red de caminos ya además estaban obligados a prestar ayuda y auxiliar a los usuarios del camino.

Su art. 25 indicaba que en su calidad de Guardas-jurados **hacían fe** en los juicios salvo prueba en contrario.

²⁵ Aunque un Real Decreto de 28 de marzo había dispuesto la formación del Cuerpo y un Real Decreto de 13 de abril había encomendado su organización al Ministerio de la Guerra, fue el 14 de mayo cuando tuvo realmente lugar su fundación.

El artículo 32 del Reglamento para el servicio de 9 de octubre de 1844, estableció: "En los caminos, en los campos y despoblados, toda unidad o individuo de la Guardia Civil cuidará de proteger a cualquier persona que se vea en algún peligro o desgracia, ya prestando el auxilio de la fuerza, ya facilitando el socorro que tuviese a su alcance. Por consiguiente, procurará amparar a todo viajero que sea objeto de alguna violencia; auxiliar a los carruajes que hubieren volcado o experimentado cualquier contratiempo que los detenga en el camino, recoger los heridos o enfermos que se hallen imposibilitados de continuar su marcha; contribuir a cortar los incendios en los campos y en las casas aisladas y prestar, en suma, del mejor modo que le fuera posible, el servicio que pueda conducir al objeto y realce de esta institución esencialmente benéfica y protectora."

²⁶ En el art. 1º del Capítulo II, establece que "... el Guardia Civil, cuando se halle destinado al servicio de los caminos reales, los recorrerá frecuentemente ...", y en el 8º que "...siempre que en el curso de sus patrullas encontrase algún carro volcado, o caballería caída, como no vaya a determinado servicio, en el por la detención resulte perjuicio, ayudará a los dueños a levantarlos; lo mismo que cualquiera otra necesidad que observase en los viajeros, les prestará cuantos auxilios necesiten y estimen a su alcance."

²⁷ Declara carga comunal la construcción y conservación de los caminos vecinales, pero la coloca en la categoría de las cargas o gastos voluntarios, y no concede a las autoridades administrativas el derecho de emplear medidas coercitivas para compeler a los pueblos a la realización de estas obras.

- 1848 Real Decreto sobre construcción, conservación y mejora de los caminos vecinales y Real Orden aprobando su Reglamento de ejecución**²⁸, de 7 de abril (Gaceta de Madrid números 4959 al 4965, del 12 al 18 de abril, aunque es este último día cuando se publican los artículos referidos al comportamiento en la circulación de los animales, de los carruajes y de sus conductores).
- 1848 Instrucción dirigida a los Jefes políticos por el Ministro de Comercio, Instrucción y Obras públicas para la ejecución del Real decreto y reglamento sobre la construcción, conservación y mejora de los caminos vecinales.** Gaceta de Madrid núm. 4968, de 21 de abril.
- 1849 Ley de Travesías.** El 11 de abril promulgó la reina Isabel II esta Ley. Sigue disponiendo la obligación de la colaboración de la población en la construcción y mantenimiento de las carreteras (Gaceta de Madrid núm. 5327, de 14 de abril)²⁹.
- 1849 Reglamento para la ejecución de la Ley de Travesías**³⁰ **de 11 de abril de 1849**, aprobado mediante Real Decreto de 14 de julio, hecho en el Palacio de San Ildefonso (Gaceta de Madrid núm. 5423, de 19 de julio).
- 1851 Primera Ley de Carreteras de España**, de 7 de mayo (Gaceta de Madrid núm. 6147, de 13 de mayo). Fue la denominada “Ley Arteta”, en referencia al ministro que la impulsó, Fermín Arteta. Se trató de una Ley con solo 17 artículos. Destacó la clasificación de las carreteras en cuatro clases distintas: generales, transversales, provinciales y locales. La ley no definió las anchuras de cada clase de carretera; su objetivo fue definir quién financiaba cada una de ellas.
- 1852 Real Decreto** de 25 de junio **ordenando la construcción de casillas para el alojamiento de los peones camineros y sus familias** (Gaceta de Madrid núm. 6579, de 27 de junio). La densidad de casillas de peones camineros en las carreteras fue ampliado, de modo que cada peón pasó de ocuparse de una legua de infraestructura (aproximadamente, quince kilómetros) a tres kilómetros.
- 1852 Reglamento para el servicio de la Guardia Civil**, aprobado por Real Decreto de 2 de agosto³¹.
- 1852 Viveros de árboles en todas las carreteras generales con destino a los paseos y márgenes de las mismas.** Real Orden de 7 de febrero de 1852 (Gaceta de Madrid núm. 6446, de 15 de febrero).
- 1854 Supresión de los pasaportes y pases para transitar de un punto á otro de la Península é islas adyacentes, y mandando se expidan cédulas de vecindad**³². Se

²⁸ **Repíte todos los artículos de la Ordenanza de 1842** menos el Art. 183: “Los alcaldes deben mantener despejados los caminos y sus márgenes” (esta vez no cita las travesías que si figuraban en el artículo 16 de la Ordenanza de 1842) y el 28 referido a la necesidad de utilizar un mecanismo o aparato para favorecer el frenado del carruaje.

Las multas que se aplican en 1842 y en 1848 son exactamente las mismas, lo que vendría a demostrar que la inflación, durante esos años, era baja o el gobierno no estimaba oportuno aumentar las multas.

²⁹ Estuvo vigente 125 años. Fue derogada por Ley 51/1974, de 19 de diciembre, de Carreteras. Durante el siglo XIX se utilizaba mucho el término “calles de travesía”, como por ejemplo en el art. 1 de la Ordenanza para la conservación y policía de las carreteras generales, aprobada el 14.09.1842.

³⁰ Su art. 26 señala: “Se considerarán como parte de la vía pública en las travesías, además del firme ó empedrado que constituye su parte principal, las cunetas y alcantarillas de desagüe, las aceras, los paseos laterales, sus arbolados y las demás partes accesorias que exigieren las circunstancias de la población y las topográficas de la travesía”.

³¹ En su art. 28 indicaba que una de las misiones de la Guardia Civil era “acudir para prestar auxilio cuando algún carruaje hubiere volcado o experimentado algún contratiempo que le detenga en el camino”.

³² Indicaba en su artículo 2: “Todo viajero deberá caminar provisto de este documento sin necesidad de presentarlo á nadie como no le sea pedido en nombre de la Autoridad, en cuyo caso está obligado á exhibirlo. Los criados necesitarán cédula separada que se les dará en virtud de reclamación del amo si están sirviendo, y si no lo están en vista de su padrón respectivo”. En su art. 30 establecía “Corresponden también a la Guardia Civil y es de su obligación,

hizo mediante Real Decreto, de 15 de febrero (Gaceta de Madrid núm. 413, de 17 de febrero).

- 1854 *Reglamento del personal facultativo subalterno del ramo de obras públicas, compuesto por Ayudantes, Auxiliares y Sobrestantes***, aprobado por Real Decreto de 12 de abril de 1854 (Gaceta de Madrid, núm. 483, de 28 de abril). Los sobrestantes destinados a la conservación permanente de las carreteras, con una longitud determinada, debían residir permanentemente en su sección, recorrerla en toda su longitud y ejercer de lleno las funciones de su clase para las atenciones del servicio ordinario.
- 1854 *Orden circular de la Dirección General de Obras Públicas*** de 25 de agosto. Dispone que se haga ***una escrupulosa investigación de las causas que produzcan los vuelcos de carruajes***, para que por el Ingeniero Jefe o por la Dirección General en su caso se dicten las medidas oportunas (Colección legislativa de conservación y policía de las carreteras. 2ª Edición. Coruña. Imprenta de Puga 1865).
- 1855 *Real Orden*** de 11 de enero expedida por el Ministerio de la ***Gobernación prohibiendo la instalación de fábricas de pólvora y de toda clase de sustancias explosivas a menos de 1 km de los caminos públicos***.
- 1856 *Real Orden*** de 18 de diciembre de 1856 ***del Ministerio de Fomento indicando que se midan las carreteras radiales desde la Puerta del Sol de Madrid*** (Gaceta de Madrid, núm. 1488, de 30.01.1857).
- 1856 *Instrucciones para la reparación de las carreteras***³³. Orden de la Dirección General de Obras Públicas, de 24 de abril. Madrid. (Imprenta Nacional. 1856. Diputación de Toledo. Servicio de archivo).
- 1857 *Instrucción para llevar a efecto la Real Orden de 18 de diciembre de 1856 relativa a la colocación de postes kilométricos en las carreteras generales que, partiendo de esta corte, van a terminar en las costas y fronteras***. También debían estar indicadas con postes los límites de las provincias (Gaceta de Madrid núm. 1565, de 18 de abril). Se concreta la medición de las carreteras desde la Puerta del Sol.³⁴
- 1857 *Reglamento para el servicio de los carruajes destinados á la conducción de viajeros***³⁵, de 13 de mayo (Gaceta de Madrid, núm. 1592 de 15 de mayo).

con sujeción a lo prevenido en este Reglamento y a las instrucciones particulares que se le dieran, velar sobre la observación de las leyes y disposiciones relativas ... 1º A los caminos, portazgos, pontazgos y barcajes ...”.

³³ Una instrucción muy completa en la se clasifican las obras a ejecutar en las carreteras, se dan indicaciones a seguir en la redacción de proyectos, se fijan espesores de firme, se establecen unas preferencias entre distintos tipos de materiales a emplear y también de ocupa de muchos otros aspectos: consolidación del firme, dirección de las obras, etc.

³⁴ Se indica en su art. 2 que “la medición de las carreteras empezará a contarse desde la losa que se ha colocado en la Puerta del Sol de Madrid, en la prolongación del eje del Ministerio de la Gobernación, y a 10 metros del plano que forma el zócalo de la parte central del edificio”.

³⁵ ***Este reglamento sorprende por su modernidad, ya que exigía:***

- Inspección previa de sus características antes de su puesta en circulación.
- Imponía criterios de construcción para que pudiese ser homologado.
- Exigía la emisión de un certificado de características por un perito calificado.
- Obligaba a identificar al carruaje con un número individualizado y el nombre de la empresa.

Contaba con disposiciones sobre:

- La colocación de la carga.
- Los asientos de los pasajeros.
- Las luces obligatorias en el vehículo.

Obligaba a que los pasajeros llevasen consigo un documento de identificación.

Diferenciaba entre las tarifas de adultos y las de niños.

1857 Nueva Ley de Carreteras, de 22 de julio (Gaceta de Madrid, núm. 1667, de 29 de julio), denominada “Ley Moyano” por referencia a su promotor: Claudio Moyano Samaniego, Ministro de Fomento. Esta Ley pretendió impulsar las carreteras provinciales, ya que eran el complemento necesario para la red de transportes. Para ello, estableció tres tipos de carreteras: de primer orden, de segundo orden y de tercer orden.

1860 Primer Plan General de Carreteras, de 7 de setiembre (Gaceta de Madrid núm. 255, de 11 de setiembre).

1865 Real Orden de 11 de enero sobre “Distancia a las poblaciones y caminos públicos a que deberán situarse las fábricas de pólvora y precauciones para su transporte”. Reitera la necesidad de observar “para el transporte de la pólvora las mismas precauciones que han estado en práctica hasta el presente”³⁶. (Colección legislativa de conservación y policía de las carreteras. 2ª Edición. Coruña. Imprenta de Puga 1865).

1867 Reglamento para la organización y servicio de los peones camineros³⁷, de 19 de enero (Gaceta de Madrid, núm. 78, de 19 de marzo). El Capítulo II está dedicado al tránsito por las carreteras.

1867 Reglamento para la conservación y policía de las carreteras³⁸, de 25 de febrero (Gaceta de Madrid, núm. 78, de 19 de marzo). Este reglamento como el anterior se publicaron en la misma fecha, uno tras otro.

Requería el registro de personas y equipajes que iban en el vehículo.

El conductor debía llevar una hoja de ruta con el recorrido.

Los billetes indicaban los derechos y deberes de los pasajeros.

La empresa tenía la obligación de subsanar los defectos sobrevenidos en el viaje.

El público tenía que tener visibles las tarifas, los horarios, las paradas y los recorridos.

Existía limitación en las horas de conducción.

La empresa tenía que avisar a los Gobernadores Civiles y a la Guardia Civil de los cambios en las horas de entrada y salida de los carruajes.

Regulaba el adelantamiento entre este tipo de vehículos.

Era necesaria una edad mínima para los miembros más jóvenes de la tripulación y, los conductores debían aportar un certificado de antecedentes.

Tenía que haber cuadernos foliados y numerados para que los clientes pudiesen escribir sus quejas.

Se castigaba a los peritos que falsificasen el certificado de características.

Había multas por el servicio mal prestado o por no observar este Reglamento, que por otra parte debía estar a disposición del público y se preveían las autoridades encargadas de su cumplimiento.

En su art. 20 señala que los carruajes que tengan el servicio de una misma línea, no podrán adelantarse unos a otros, sino cuando los que caminaban primero se detengan para mudar tiros ó con cualquiera otro objeto.

También establece en su art. 40 que “...los gobernadores de las provincias, los alcaldes, los empleados de vigilancia y la Guardia Civil cuidarán con especial esmero de la observancia del mismo”.

³⁶ Vemos que el transporte de ciertas mercancías peligrosas cuenta con una legislación ya bastante antigua. Ya en 1855 una Real Orden obligaba a mantener esta distancia.

³⁷ Establecía en su art. 1 que “Para la vigilancia y conservación de las carreteras del Estado habrá un peón caminero por cada tres kilómetros, pudiendo aumentarse este personal en los puntos cuyas circunstancias especiales así lo reclamen”.

³⁸ Reproduce en la mayor parte de sus artículos la normativa anterior de circulación, pero incluía algunas novedades, así en el art. 6 establece que “Los carruajes deberán marchar al paso de las caballerías en todos los puentes, sean de la clase que fueren, y no se les permitirá tampoco dar vuelta entre las dos barandillas o antepechos”;

El art. 15 se ocupa del “tránsito por las carreteras”, con lo que podemos ver que el término “tráfico” todavía no había acabado de imponerse en nuestra legislación.

En el art. 22 indica que “Las diligencias y demás carruajes que hagan servicio público de transporte de viajeros no podrán adelantarse unos á otros, sino cuando los que van delante se detengan á mudar tiro, ó con cualquier otro objeto”.

En el art. 24 volvía a insistir en que “las recuas y carruajes cuando se encuentren con los conductores del correo deberán dejarles el paso expedito” (vemos de nuevo que los vehículos que transportaban correspondencia oficial tenían la consideración de prioritarios).

1877 Ley General de Obras Públicas. Siguen vigentes todavía algunos artículos. En su art. 1 cita “los caminos” como una de las obras públicas y exige que éstas sean de general uso y aprovechamiento. Era el desarrollo de una Ley de Bases de 9 de diciembre de 1876 (Gaceta de Madrid, núm. 105, de 15 de abril).

1877 Ley de carreteras de servicio público de la Península é islas adyacentes (Gaceta de Madrid, núm. 126, de 6 de mayo). La primera verdadera Ley de Carreteras de nuestro ordenamiento jurídico³⁹.

1877 Reglamento para la ejecución de la Ley General de Obras públicas (Gaceta de Madrid núm. 188, de 7 de julio).

1877 Reglamento para la ejecución de la Ley de Carreteras, de 10 de agosto (Gaceta de Madrid, núm. 226, de 14 de agosto). Se oficializan por primera vez con cierto rango legal las anchuras de las carreteras.

1881 Ley suprimiendo portazgos, pontazgos y barcajes. (Gaceta de Madrid, núm. 298, de 25 de octubre). Quedaban suprimidos desde el 1 de enero de 1882.

1889 Real Decreto de 24 de julio de 1889, **por el que se publica el Código Civil** ⁴⁰ (Gaceta de Madrid, núm. 206, de 25 de julio).

PRINCIPALES NORMAS TRAS LA APARICIÓN DE LOS VEHÍCULOS QUE NO UTILIZAN LA FUERZA ANIMAL

1897 Real Orden conteniendo las **reglas para el transporte de viajeros con motor de vapor por las carreteras**⁴¹, de 31 de julio (Gaceta de Madrid, núm. 225, de 13 de agosto).

Dentro de las disposiciones generales, en el Art. 44 insistía en privilegiar el servicio de correos al permitir que “Siempre que sea posible, se permitirá el paso de las sillas-correos por los trozos de carretera que se estén construyendo ó reparando por cuenta de la Administración”.

También muestra preocupación por la seguridad vial. Así dispone en su art. 45 que “Cuando haya vuelcos de carruajes en las carreteras, los Ingenieros practicarán una investigación de las causas que los han producido, dando cuenta de su resultado á la Dirección general”.

El art. 47 se esfuerza para que todos los ciudadanos sean iguales ante la ley: “No se reconoce fuero especial ni privilegiado para los que infrinjan las disposiciones del mismo”.

³⁹ Estuvo vigente casi 100 años. Fue derogada por Ley 51/1974, de 19 de diciembre, de Carreteras.

⁴⁰ Aunque no da una definición legal de lo que es **un camino** establece en su artículo 339 que **son bienes de dominio y uso público, salvo que pertenezcan a particulares**. En el artículo 344 la concreta más y después de calificarlos como bienes inmuebles, señala que “son bienes de uso público, en las provincias y los pueblos, **los caminos provinciales y los vecinales, las plazas, calles, fuentes y aguas públicas, los paseos** y las obras públicas de servicio general, costeados por los mismos pueblos o provincias”.

⁴¹ El título era: “Real Orden sobre la concesión á favor de José Hernández para sustituir la fuerza animal por la de vapor para la conducción de viajeros en las carreteras que se citan” Pág. 578-579.

Debemos destacar que esta Real Orden no es una iniciativa del Gobierno, sino la respuesta a la petición hecha por un particular. Una petición similar la había hecho Pedro Rivera y Griño en 1895 para circular por las carreteras de Oviedo (posiblemente para transportar carbón) pero fue rechazada su solicitud de concesión por veinte años.

La limitación de la velocidad la dejaba en manos el ingeniero jefe de la provincia: “el Ingeniero Jefe, teniendo en cuenta las condiciones de la carretera y las de resistencia de las obras, aceptará o negará la autorización, dictando, en el primer caso, **las prescripciones de velocidad**, en frenado y demás que deberán observarse en la circulación de los vehículos motores en los diversos trozos o secciones”. Indicaba:

1.º Que para la circulación por las carreteras del Estado de vehículos que no sean movidos por la fuerza Animal, pueden adoptarse las siguientes (6) reglas:

A. Se solicitará del Ingeniero Jefe de la provincia la autorización necesaria, acompañando a la petición un dibujo detallado del vehículo motor, y una Memoria en la que se explicará el mecanismo, su peso, el que carga sobre cada rueda, los frenos, y cuantas noticias sean necesarias para la mejor inteligencia.

B. El Ingeniero Jefe, teniendo en cuenta las condiciones de la carretera (pendiente y anchura de la calzada, así como radio de las curvas) y las de resistencia de las obras, aceptará o negará la autorización, dictando, en el primer caso,

- 1900 Reglamento⁴² para el servicio de coches automóviles por las carreteras del Estado⁴³**, de 17 de setiembre (Gaceta de Madrid, núm. 263, de 20 de setiembre).
- 1900 Reglamento para la conservación, fomento y aprovechamiento del arbolado de las carreteras**, de 6 de julio⁴⁴.
- 1901 Real Orden de 19 de agosto acordando la tarifa que ha de regir para el servicio de reconocimiento de automóviles⁴⁵** (Gaceta de Madrid, núm. 236, de 24 de agosto)
- 1901 Orden de 18 de noviembre disponiendo que la Guardia Civil compruebe los permisos de conducción y circulación y la velocidad a la que circulan los automóviles⁴⁶** por las carreteras del Estado y denuncie a los conductores que infrinjan el Reglamento de 1900 (Gaceta de Madrid, núm. 324, de 20 de noviembre).
- 1902 Real Decreto exceptuando la aplicación de límites de velocidad⁴⁷**. (Gaceta de Madrid, núm. 358, de 24 de diciembre de 1902).
- 1903 Instrucción para la conservación y reparación de carreteras.** Su principal cometido era el de hacer un conteo del tráfico de carros, con el fin establecer el período óptimo de refuerzo del firme en base al tráfico de carros que soportaba cada carretera. Este fue el

las prescripciones de velocidad, en frenado y demás que deberán observarse en la circulación de los vehículos motores en los diversos trozos o secciones.

C. Los vehículos motores no producirán humo, ni ruido especial que pueda espantar á las caballerías de los vehículos ordinarios.

D. En los casos en que el Ingeniero Jefe niegue la autorización, podrá acudirse en alzada al Ministerio de Fomento.

E. La circulación de estos carruajes quedará también sometida a cuanto disponga el reglamento para la conservación y policía de las carreteras.

2º En ningún caso podrá constituir monopolio a favor de persona, Corporación o Sociedad, el permiso para circular por las carreteras con vehículos o carruajes, cualquiera que sea el motor.

Y 3.º **Que estas reglas se deben dictar como de carácter general, (...).**

⁴² Es considerada nuestra primera norma general dictada para regular el fenómeno del tráfico. En su art. 20 disponía: "El conductor que en el transcurso de un año infringiere dos veces las prescripciones reglamentarias en lo que hace referencia á sus deberes, **podrá ser privado de su permiso para conducir automóviles**".

⁴³ Vemos que es para circular por las carreteras, es decir, no tenía vigencia en las vías urbanas. Para circular por las vías urbanas incluidas las carreteras de competencia municipal era preciso obtener una licencia municipal otorgada por el alcalde.

En su art. 5º establecía: "el Gobernador de la provincia en que tenga su domicilio. Con tal objeto, dicha Autoridad comisionará á la persona ó personas facultativas que estime oportunas, á fin de que examinen los **antecedentes y documentos relativos á la aptitud del interesado**, haciéndole las preguntas y sometiéndole á las pruebas que consideren necesarias".

⁴⁴ Gaceta de Madrid, núm. 189, de 8 de julio.

⁴⁵ Se regula la inspección técnica de vehículos y se fijan las tarifas

⁴⁶ La Guardia Civil debía comprobar que la velocidad de automóviles aislados de servicio particular no excediese de 28 km/h; la de los de servicio público de 25 km/h, y la de los que remolcasen otros vehículos de 15 km/h, en terreno llano y despoblado, donde el tránsito fuese limitado y esas velocidades tenían que reducirse respectivamente a 12, 10 y 7,50 km por hora en las travesías de los pueblos.

Ni que decir tiene que no prevé ningún método de control de la velocidad por lo que el cálculo se tenía que hacer a ojo, seguramente tomando referencias de edificios, árboles u objetos situados en la vía, y se puede imaginar lo difícil que puede ser calcular que un conductor sobrepasa cualquiera de esas velocidades si no lo hace de forma claramente excesiva.

⁴⁷ Ese año se programó por parte de los clubes automovilistas de España y Francia la carrera automovilística de París a Madrid, que no llegó a pasar de la primera etapa Versailles - Burdeos (ya que solo hasta esa ciudad ya llevaba el trágico balance de 8 fallecidos y más de 100 heridos y mutilados). Para tan singular acontecimiento se habían suspendido excepcionalmente las limitaciones que establecía el Reglamento del año 1900, mediante un Real Decreto "ad hoc".

Esa carrera sirvió para comprobar que los automóviles eran mucho más rápidos de lo que se pensaba. Si tenemos en cuenta que el primero en llegar a Burdeos cubrió los 552 km en sólo 5 horas y 14 minutos, quiere decir que su velocidad media fue de más de 100 km/h circulando por carreteras sin asfaltar, repletas de público, animales, pueblos y ciudades a su paso.

origen, al menos en nuestro país, de los modernos aforos (Gaceta de Madrid, núm. 135, de 16 de mayo).

1903 Real decreto que reorganiza la gestión de la conservación de las carreteras. Se dispone que los peones camineros trabajen en cuadrillas a las ordenes de un capataz (Gaceta de Madrid, núm. 108, de 18 de abril).

1904 Ley para la construcción y conservación de los caminos vecinales. (Gaceta de Madrid núm. 215, de 2 de agosto).

1905 Reglamento provisional para la aplicación de la ley de Caminos vecinales de 30 de Julio de 1904. La formación del plan de caminos vecinales de cada provincia estaba a cargo de las Juntas Provinciales (Gaceta de Madrid, núm. 144, de 24 de mayo).

1905 Regulación del tráfico urbano en Madrid. En enero de ese año, ante el aumento de los accidentes de circulación, el alcalde de Madrid estableció la velocidad máxima en 10 km/h en los sitios llanos y de poca circulación y en cinco en las calles del interior y paseos. Los destinados al transporte de mercancías no podían exceder de 4 km/h.

1907 Real Orden del Ministerio de Fomento, de 24 de mayo, con las Reglas á que han de ajustarse los automóviles para la circulación⁴⁸, incluyendo los requisitos de matriculación y contraseñas de las placas⁴⁹ que han de cumplir por razones de seguridad (Gaceta de Madrid nº 160, de 9 de junio).

La Dirección General de Obras Públicas aprobó los modelos de permiso de circulación y de conducción el 01 de junio. Ambos documentos se publican, uno tras otro en la Gaceta de Madrid, núm. 160, de 9 de junio.

1909 Real Decreto por el que se aprueba el Reglamento de policía y conservación de carreteras⁵⁰, de 3 de diciembre (Gaceta de Madrid, núm. 339, de 5 de diciembre).

⁴⁸ Dispuso en su art. 1º que “para circular un coche automóvil por un término municipal no es suficiente la licencia del Ayuntamiento, si dicho coche automóvil ha de utilizar también carreteras del Estado, provinciales y travesías de las poblaciones por dichas vías..., sino que se precisa, además, la autorización del Gobernador civil de la provincia”.

⁴⁹ Aparecen las siglas provinciales en las matrículas con 2 o 3 letras. Unificó el registro de automóviles bajo la competencia de los Gobiernos Civiles y la supervisión de las Jefaturas de Obras Públicas. Pero lo más novedoso es que establecía el sistema de matrículas por provincias, compuesto por la combinación de una sigla alfabética de la misma y, separado por un guion, un número correlativo correspondiente al orden de expedición de la licencia; “contraseña” (así lo denomina la Orden) que debería figurar en sendas placas colocadas en la parte delantera y trasera del vehículo. Asimismo, se autorizaba a la Dirección General de Obras Públicas a aprobar dos modelos distintos de certificado de aptitud, en lugar del establecido en el Reglamento de 1900: uno “que acredite la del conductor, y que habrá de acompañarle siempre, aun cuando varíe de automóvil” y otro “de reconocimiento de coche”. Ambos modelos fueron autorizados el 1 de junio de ese año, especificándose que al dorso del certificado o licencia del conductor “se pondrá marcado con el sello del Gobierno Civil el retrato del conductor”. A partir de entonces, el carné de conducir del automovilista y permiso de circulación del vehículo se separaron de forma definitiva.

En ejecución de dicha Real Orden se registraron en cada provincia los primeros automóviles con el nuevo sistema de matriculación.

⁵⁰ Contiene diversos artículos referidos a la seguridad vial ya vistos en otras normas anteriores:

Art. 11. Todos los vehículos y caballerías deberán marchar al paso de persona en los sitios en que se esté empleando piedra en el afirmado, quedando también prohibido que se dé vuelta á dichos vehículos cuando estén sobre los puentes...

Art. 21. Preferencia de los conductores de correspondencia pública.

Art. 22. No se permite que las caballerías, ganados y carruajes se lleven corriendo á escape por la carretera á la inmediación de otro de su especie ó de las personas que van á pie.

Art. 23. Prohíbe que los conductores de recuas, ganados y vehículos los dejen ir libremente por el camino ó parados en él, abandonando su conducción, bien separándose de ellos ó yendo dormidos.

Art. 24. Obligación de que todo tipo de vehículos lleven por la noche en su frente, á lo menos, un farol encendido.

Art. 25. Sólo se permite circular sin autorización previa a los vehículos cuyo peso no exceda de 6.000 kg y que no ocupen más de la mitad del ancho de la carretera ó de sus apartaderos.

- 1909 Real Orden por la que se aprueba el Reglamento para la organización y servicio de los Peones camineros y Capataces**⁵¹ (Gaceta de Madrid, núm 1, de 1 de enero de 1910).
- 1910 Autorización al RACE para que expida los permisos internacionales de conducir** (Gaceta de Madrid núm. 146, de 26 de mayo).
- 1911 Ley de caminos vecinales en general.** Deroga la Ley de 1904 (Gaceta de Madrid núm. 186, de 5 de julio).
- 1911 Reglamento Provisional para la ejecución de la Ley de caminos vecinales de 29 de junio de 1911.** Gaceta de Madrid núm. 209 de 28 de julio.
- 1911 Comisaría Regia encargada de procurar el desarrollo del turismo**⁵² **y la divulgación de la cultura artística popular**, de 19 de junio (Gaceta de Madrid núm.171, de 20 de junio).
- 1914 Circular de Policía de carreteras**, de la Dirección General de Obras Públicas, del Ministerio de Fomento, de 1 de octubre **dictando reglas para evitar aglomeración de personas** en grupos en las explanaciones de las carreteras, y **muy especialmente en**

Art. 36. No se impondrá pena alguna de las prefijadas en este Reglamento sino mediante la denuncia ante los Alcaldes respectivos.

Art 37. Las denuncias podrán verificarse por cualquier persona, correspondiendo hacer las aprehensiones a los Agentes de la Autoridad de los pueblos por donde pase la carretera o camino, a la Guardia Civil, y muy especialmente a los peones camineros, capataces y funcionarios facultativos de caminos, cuyas declaraciones harán fe.

Art. 42. La ratificación de los individuos de la Guardia Civil y de los funcionarios de Obras Públicas de las denuncias puestas por ellos, hará fe, salvo prueba en contrario, cuando con arreglo al Código Penal no merezca el hecho denunciado más calificación que la de falta.

Art. 50. Se permite, si es posible, la circulación de vehículos o caballerías que conduzcan la correspondencia pública por los trozos de carretera que se estén construyendo ó reparando por cuenta de la Administración.

Art. 51 Cuando haya vuelcos de vehículos en las carreteras, los Ingenieros practicarán una investigación de las causas que los hayan producido, dando cuenta de sus resultados á la Dirección General de Obras Públicas.

⁵¹ Se trata de una actualización del Reglamento. Se establece en su Art 1º :

"Para ser nombrado en propiedad peón caminero se necesita contar, á los menos, veinte años de edad y no pasar de treinta y cinco; ser licenciado del Ejército; no tener impedimento alguno personal para el trabajo, y acreditar buena conducta con certificación del Jefe á cuyas órdenes haya servido, ó del Alcalde del pueblo de su residencia; saber leer, escribir y contar.

En el caso de que el Ministerio de la Guerra no hiciera propuesta, ó mientras la formule, podrán ser nombrados peones camineros los trabajadores y peones auxiliares físicamente útiles en certificación facultativa, de buena conducta y que no excedan de cuarenta años.

La certificación de buena conducta, para estos casos, podrán darla los Gobernadores, los Alcaldes, los Jefes de trabajo en talleres, industrias y propiedad sujeta á tribulación".

De lo que se deduce que el Peón debían ser una persona sin tacha e instruida en un tiempo en el que el analfabetismo en España era muy grande.

En el Art. 19º se insiste en sus funciones de policía:

" El peón caminero es el encargado de vigilar el cumplimiento de las disposiciones vigentes sobre policía de las carreteras. Por la Real instrucción de 23 de Julio de 1790, tiene el caminero la calidad de guarda jurado para perseguir y denunciar á los contraventores de las citadas disposiciones."

⁵² En su art. 4º indica que una de sus misiones es "facilitar la seguridad y rapidez de las comunicaciones".

las travesías de las poblaciones⁵³, como igualmente para **evitar agresiones a vehículos y personas**⁵⁴ que los ocupan (Gaceta de Madrid, núm. 275, de 2 de octubre).

1918 Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España⁵⁵, de 23 de julio. Se aprobó en San Sebastián (Gaceta de Madrid, núm. 205, de 24 de julio).

⁵³ Señala: “Esta Dirección General ha dispuesto

1º Que por los Ingenieros Jefes de las provincias se den órdenes terminantes al personal facultativo y al de Camineros para que con toda solicitud vigilen é impidan en absoluto la aglomeración de personas en grupos en las explanaciones de las carreteras, muy especialmente en las travesías de las poblaciones.

2º En el momento en que el Peón caminero vea por sí mismo ó averigüe con certeza que se hayan arrojado piedras contra cualquier vehículo que circule por la carretera, presentará la oportuna denuncia ante el Juzgado municipal correspondiente, compareciendo como Guarda jurado y Agente de la Autoridad”.

⁵⁴ Lamentablemente el arrojar piedras a los vehículos viene de antiguo. Sin embargo, también hay que señalar la antipatía que generaban muchas veces los automóviles debido a que no se respetaban los límites de velocidad y se producían numerosos atropellos. Un artículo de “La Vanguardia” de 20 de mayo 1914 (pág. 9) señala que “...los llamados á legislar y reglamentar sobre este punto son precisamente, por regla general, personas pudientes que tienen también automóvil, y entre éstas habrá seguramente muy pocas que tengan el altruismo de legislar ó de contribuir á que se legisle en forma que puedan perjudicarse sus propios intereses el día menos pensado. Esto explicaría el por qué no se hace nada sobre el particular. ¡A nadie le gusta tirar piedras á su tejado! ...

Nunca y en ningún caso puede aprobarse que el público se tome la justicia por su mano quemando, haciendo añicos ó persiguiendo á tiro limpio al auto que ha causado una desgracia, como ha sucedido algunas veces aquí y fuera de aquí; pero sí se comprende muy bien que la pasividad de los legisladores y de las autoridades en asunto de tan vital interés para los ciudadanos todos, sea la causa eficiente de la exaltación popular en casos tales”.

⁵⁵ El art. 5º de este Reglamento dispone que para conducir un vehículo de motor mecánico se debe aportar: “Certificado médico demostrativo de que no padece enfermedad d é la vista ú oído que le impida apreciar las señales, ni otras dolencias que le incapaciten para la conducción del vehículo. Este certificado deberá ser, expedido por la Inspección provincial de Sanidad, en caso dé quererse dedicar el interesado á conducir vehículos destinados á alquiler ó servicios públicos”.

Se ocupaba también de la omisión de socorro y así el art. 18.a) disponía que “el conductor que habiendo cometido un atropello de personas no detuviese el vehículo lo antes posible, ni preste auxilio á la víctima, será castigado (sin perjuicio de las responsabilidades en que pudiera haber incurrido) con la caducidad del permiso para conducir vehículos con motor mecánico.”

También incluía disposiciones sobre el transporte de mercancías peligrosas y su art. 39 indicaba: “Cuando transporte materias inflamables ó explosivas, se colocarán banderas encarnadas en las partes anterior y posterior del convoy (se refiere a vehículo tractor y remolque), y se avisará frecuentemente el paso del mismo por medio de señales acústicas, adoptándose cuantas precauciones y reglas dicte el Gobernador civil de la provincia respectiva.”

Exigió el permiso de circulación a todo vehículo de motor que circulase por cualquier vía pública, atribuyendo su expedición a los Gobernadores civiles.

A diferencia del Reglamento de 1900, cuyo ámbito de aplicación se limitaba a las carreteras o vías interurbanas, el Reglamento de 1918 se aplicaba también a las vías urbanas. En su art. 12 trató de poner orden en el caos circulatorio que asolaba el país y estableció, entre otras medidas sobre las condiciones de los vehículos y las matrículas, que los automóviles circularan en las vías públicas siempre “llevando su mano derecha, excepto en los términos municipales de aquellas ciudades cuyos ayuntamientos hayan adoptado disposiciones especiales; debiendo en tales casos establecer á distancias convenientes señales indicadoras de los puntos en que se haya de cambiar de mano”. Eso permitió que, por ejemplo, en Madrid se siguiese conduciendo por la izquierda hasta 1924.

Tenía entre otras deficiencias el hecho de figurar las matrículas de Badajoz y Baleares con las mismas letras “BA”, cuando en 1907 eran B.A. y P.M. respectivamente.

También que sólo se aplicase a los vehículos con motor mecánico, quedando fuera de su regulación los vehículos de tracción animal, que aún eran muy abundantes.

- 1920 Real decreto aprobando el Reglamento provisional de policía y conservación de carreteras y disponiendo que empiece a regir el día 1º de enero de 1921**⁵⁶, de 29 de octubre de 1920⁵⁷ (Gaceta de Madrid, núm. 304, de 30 octubre).
- 1924 Ordenanza Municipal de Madrid estableciendo la circulación por la derecha**⁵⁸.
- 1924 Estatuto Municipal**⁵⁹, de 8 de marzo (Gaceta de Madrid, núm. 69, de 9 de marzo).
- 1924 Juntas Central y provinciales de Transportes.** Se van a encargar de los servicios públicos de transportes mecánicos rodados sobre vías ordinarias del Estado, Mancomunidad, Diputaciones y Ayuntamientos (Gaceta de Madrid, núm. 187, de 5 de julio).
- 1924 Real Decreto aprobando el Reglamento de obras y servicios municipales**⁶⁰, de 14 de julio (Gaceta de Madrid, núm. 198, de 16 de julio).
- 1924 Aparatos taxímetros.** Se publica un Real Decreto para que los Ingenieros inspectores de automóviles inspeccionen los taxímetros de modelos aprobados previamente por el

⁵⁶ Contiene normas de tráfico. En su artículo 7 señala que quien "intencionadamente rompa o cause daño en los guardarruedas, postes kilométricos o telegráficos, o cualquier otra obra, así como en el arbolado plantado en las márgenes del camino, y en las fuentes o abrevaderos, contruidos en la vía pública y el que borre las inscripciones, se denunciará al Juzgado a fin de que sea castigado con arreglo al Código Penal".

En su art. 14 prohíbe el cambio de sentido en los puentes y vuelve a considerar vehículos prioritarios a aquellos que transporten correspondencia pública, teniendo los demás conductores que dejarles el paso expedito.

En sus artículos 21 y 22 indica que las infracciones motivadas por llevar suelto al ganado por los caminos o por permitir que pasten en ellos se aplicarán por cabeza de ganado, además de tener que pagar el daño que causen.

En el art. 27 prohíbe que se lleven corriendo animales a escape por la carretera a la inmediación de otros de su especie o de las personas que van a pie.

En su art. 69 establece: "La ratificación de los individuos de la Guardia civil y de los funcionarios de Obras públicas en las denuncias puestas por ellos hará fe, salvo prueba en contrario, cuando con arreglo al Código penal no merezca el hecho denunciado más calificación que la de falta".

⁵⁷ Se preocupaba de la conservación de las carreteras, pero también establecía numerosas sanciones a los vehículos y a los conductores de ganado que tenían que ver con la circulación y no propiamente con la conservación.

⁵⁸ El 8 febrero de 1924, Juan O'Donnell y Vargas, gobernador militar y civil de Madrid, decidió regular la jungla circulatoria en la que se había convertido la capital y proclamó un bando en el que limitó a 20 kilómetros hora la velocidad que podían alcanzar los automóviles en Madrid. Y el 22 de marzo, otro para regular el tránsito de peatones y vehículos en las calles de la ciudad.

"Desde el 10 de abril próximo venidero todos los vehículos irán por la derecha de las calzadas, tanto en las calles como en las plazas", recogía su primera disposición.

Recordemos que desde el Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España de 1918, era obligatorio que los vehículos y carruajes circularan por la derecha los ayuntamientos tenían libertad para regular la circulación dentro de las ciudades y así en Barcelona hacía años que se circulaba por la derecha. "Los peatones deberán caminar siempre por la acera derecha de las calles, según la dirección en que vayan, quedando prohibido en absoluto estacionarse dentro de las mismas y de ambular (sic) por las calzadas", ordenaba su artículo décimo.

Esta disposición que obliga a caminar a los peatones por la acera de la derecha se mantiene en el art. 121.3 del Reglamento General de Circulación y teóricamente sería una infracción leve al TRLTSV.

La norma, sin embargo, concedía: "En las aceras de gran anchura podrá tolerarse, por excepción, que los viandantes sigan discurriendo en las dos direcciones, como hasta ahora".

⁵⁹ Según el art. 150.7) correspondía a los municipios la "Apertura, afirmado, alineación, mejora, conservación y ornato de vías públicas..." y según el 150.13) también era competencia municipal la "Policía de Vigilancia y Seguridad, para ordenar el uso comunal de la vía pública ...".

⁶⁰ En su art. 68, señalaba: "Corresponden a los Ayuntamientos, según el artículo 150 del Estatuto, regular el tránsito de peatones y vehículos dentro del término municipal, ordenando su circulación y estacionamiento, inspeccionando los medios de transporte de servicio público e impidiendo que las vías públicas se destinen a fin distinto de la finalidad a que responden.

En todas las poblaciones de España, tanto la circulación de peatones como de vehículos de tracción animal o mecánica, se hará siempre por la derecha, en la dirección o sentido de la marcha. Los Ayuntamientos deberán establecer en sus Ordenanzas la condición de que los vehículos de poca velocidad circulen siempre próximos a las aceras o paseos".

Gobierno para que puedan ser utilizados en automóviles de servicio público (Gaceta de Madrid, núm. 358, de 23 de diciembre).

1925 Estatuto Provincial. Impone a las diputaciones provinciales la obligación de dotar de caminos vecinales a todos los núcleos poblados que excedan de 75 habitantes y el Estado se comprometía a subvencionar a las diputaciones por diez años (Gaceta de Madrid núm. 80, de 21 de marzo).

1925 Reglamento de Obras y Vías Provinciales. Regulaba los planes de caminos vecinales (Gaceta de Madrid núm. 197 de 16 de julio).

1926 Real Decreto-Ley, de 9 de febrero, por el que se crea el Circuito Nacional de Firms Especiales (Gaceta de Madrid núm. 41, de 10 de febrero).⁶¹

1926 Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España, de 16 de junio (Gaceta de Madrid, núm. 170, de 19 de junio)⁶².

⁶¹ El Real decreto-ley determina que, para las atenciones propias de la construcción y conservación de las carreteras a cargo del Circuito Nacional de Firms Especiales, dispondrá el Patronato:

- a) De la anualidad del Estado.
- b) De las subvenciones de los Ayuntamientos y Diputaciones Provinciales.
- c) De la tasa especial de rodadura sobre automóviles y carros.
- d) De las subastas de productos aprovechables de las carreteras del Circuito y de la venta de parcelas.
- e) Del impuesto que, por tonelada y kilómetro, satisfacen las Empresas de transportes mecánicos, en virtud de concesión.

En las obras de mejora se incluyen las grandes reparaciones en las carreteras, la construcción de firms especiales y diversas obras accesorias que las mejoran, tales como la sustitución de badenes, el peraltado y mejor visualidad de curvas, ensanche de puentes, muros de sostenimiento, etc.

Se van a asfaltar hasta la Guerra Civil, 14 itinerarios con una longitud de 7.000 km. En la exposición de motivos se indica "El alto interés nacional de fomentar el turismo, enalteciendo las bellezas naturales y la riqueza artística de España, proporcionando para ello los medios fáciles y gratos de **simultanear la seguridad de la circulación ante una esmerada conservación de las carreteras, con la grata impresión que supone abandonar la lucha secular con los baches y con el polvo, enemigos poderosos de la circulación de automóviles, y al propio tiempo la imperiosa necesidad de cambiar el sistema técnico de la construcción de los firms con sujeción a las características exigidas por cada localidad y por la intensidad y condiciones del tráfico moderno**, obligan a preparar una organización especial que facilite la realización de esta mejora, de este cambio radical de sistema, que si no permite abordar la rápida transformación de toda la red de carreteras españolas, sea suficiente a lograr la reforma y conservación de las comunicaciones principales, las que constituyan el enlace de las poblaciones de mayor importancia y los circuitos de gran valor histórico y artístico".

En su mayoría eran circuitos cerrados y siempre con la idea predominante de crear lo que denominaban una "carretera continua", sin interrupciones.

El inglés Charles L. Freeston hace un viaje por España por las carreteras del circuito, en 1929, en el cual recorre miles de kilómetros en un tour de casi dos meses y se vio gratamente sorprendido por en la introducción de mejoras, tales como los sobreanchos de las curvas de montaña, los muretes de protección y algo que le maravilló especialmente, las curvas peraltadas, que merecen numerosos elogios a lo largo de su libro "The Roads of Spain". No en vano, definió a España como "el nuevo paraíso automovilístico".

La administración de los fondos y la organización y tramitación de todos los expedientes de contrata, concurso, ejecución y vigilancia de cuanto al Circuito se refiere, se inspeccionaban y dirigían por un Patronato y un Comité ejecutivo.

⁶² En el artículo primero establece una nueva definición de automóvil:

"Artículo 1º. Será considerado como automóvil, a los efectos del presente Reglamento, todo vehículo dotado de dispositivo mecánico de propulsión que sirva para el transporte de personas o de mercancías y que circulen por las vías públicas sin la intervención de carriles (ferrocarriles)".

Este Reglamento en su artículo 5.h) permitía que los Ingenieros de Caminos y los Ingenieros Industriales obtuviesen en las Jefaturas de Obras Públicas, por el hecho de tener el título, el permiso de segunda clase sin tener que hacer el examen de conducir. El pretexto fue que habían estudiado el motor de explosión en la carrera. Así se daba la paradoja de que había ingenieros que no se habían examinado del permiso y sin embargo eran los encargados de comprobar la destreza de los aspirantes al mismo. Eso hizo que los Ayudantes de Obras Públicas, que también habían estudiado el motor de explosión, exigiesen el mismo trato y así se acordó concederles las mismas exenciones en la Gaceta de 20.12.1933. Posteriormente también lo consiguieron los Ingenieros de Minas el 01.03.1934. Estos privilegios ya fueron denunciados en su día en la revista "Autodatos" de marzo de 1934 porque no se entendía que se les dieran

- 1926 Real Decreto Ley** de fecha 23 de abril, **aprobando el Reglamento Orgánico del Circuito Nacional de Firms Especiales**⁶³ (Gaceta de Madrid, núm. 114, de 24 de abril).
- 1926 Texto Refundido del Reglamento Orgánico del Circuito Nacional de Firms Especiales** (Gaceta de Madrid, núm. 310, de 6 de noviembre).
- 1927 Comisión Oficial del Motor y del Automóvil**⁶⁴. Se crea por Real Decreto, el 9 de abril (Gaceta de Madrid núm. 100, de 10 de abril).
- 1927 Reglamento de la Comisión Oficial del Motor y del Automóvil**, aprobado por Real Orden Circular de 16 de setiembre (Gaceta de Madrid núm. 261, de 18 de setiembre), por el que se conceden auxilios a los industriales de fabricación de motores y automóviles.
- 1927 Patente Nacional de Circulación de Automóviles**⁶⁵, impuesto creado por Real Decreto Ley de 29 de abril de 1927 (Gaceta de Madrid, núm. 124, de 4 de mayo), para gravar la tenencia, circulación y uso de vehículos automóviles o de motor mecánico.
- 1927 Reglamento de aplicación de la Patente Nacional de Circulación de Automóviles**, 28 de junio (Gaceta de Madrid núm. 183, de 02 de julio).
- 1928 Caja del Motor y del Automóvil del Estado**, creada en la Base Cuarta del Real Decreto-Ley de 31 de marzo⁶⁶ (Gaceta de Madrid, núm. 94, de 3 de abril), sobre el régimen de funcionamiento y ejecución de la protección a la Industria Automovilista Nacional. Sus fondos y dotación eran administrados por la Comisión Oficial del Motor y del Automóvil.

automáticamente los permisos sin comprobar "su torpeza o ineptitud física". Se vieron reducidos parcialmente en el art. 273 del Código de la Circulación de 1934 al dispensarlos solamente de parte de las pruebas.

También se exigía en su artículo 4 para los permisos de primera clase un certificado de aptitud psicofísica y al menos las siguientes exigencias:

- Edad mínima de veintitrés años y máxima de sesenta y siete.
- Talla mínima de 1,45 metros.
- Peso máximo, 60 por 100, en kilos, de la cifra respectiva de la talla en centímetros.
- No existencia de enfermedad orgánica del corazón ni de los vasos.
- No existencia de epilepsia, psiconeurosis ni de psicosis.
- Nada de alcoholismo ni de otras toxicomanías.

El certificado psicofísico produjo pobres resultados, lo que va a motivar que en 1933 se haga más riguroso. Las Islas Baleares pasan a tener la matrícula PM diferenciándose así de Badajoz.

⁶³ Dispone que todos los servicios del Circuito Nacional funcionarán bajo la inmediata dependencia del Patronato, el Comité y la Dirección técnica, dependiendo, a su vez, estos tres organismos de las funciones que se les encomienden por parte de la Dirección General de Obras Públicas del Ministerio de Fomento.

⁶⁴ Tenía como misión fomentar la industria del automóvil y daba normas para la adquisición de material por parte de esta Comisión y para la clasificación de fabricantes nacionales, especificando las condiciones necesarias para obtener determinadas ventajas de exención de impuestos de todo género, libre importación de maquinarias y suministros al Estado.

⁶⁵ En la patente se refundían todos los arbitrios, tasas e impuestos estatales, municipales o provinciales anteriores y la tasa de rodaje (rodadura).

⁶⁶ Divide a los vehículos en 9 categorías distintas.

1928 ⁶⁷**Reglamento de circulación urbana⁶⁸ e interurbana⁶⁹**, de 17 de julio (Gaceta de Madrid, núm. 218, de 5 de agosto).⁷⁰ Contiene ilustraciones para indicar las maniobras de los automóviles e incluyó en su Anejo 2 imágenes con seis señales efectuadas por los agentes y siete señales verticales⁷¹.

1928 **Se crea la Policía de Carreteras en Navarra.** Se inició a modo de ensayo e inicialmente contaba con únicamente 5 plazas.

1928 **Código Penal** ⁷². Sustituyó al Código Penal de 1870. Publicado en la Gaceta de Madrid núm. 257, el 27 de septiembre de 1928. Entró en vigor el 01.01.1929.

⁶⁷ Tiene un amplio contenido (más de doscientos artículos frente a los cuarenta y dos del Reglamento de 1926). Apenas se ocupa del permiso de conducir, aunque establece la obligación que tiene el conductor de llevarlo consigo cuando conduzca y su retirada si se comprueba el desconocimiento de los preceptos esenciales de la circulación. Fue bastante adelantado y completo para la época; contenía 203 artículos que se agruparon por materias en dieciséis capítulos. Uno de los méritos de este Reglamento fue la inclusión de varios tipos de señales específicas. Una de ellas fue, la de limitación de velocidad, que en sus inicios fue circular, con disco azul y letras blancas indicativas de esa velocidad máxima, que debería expresarse en km/h.

Con respecto a las siguientes materias:

- Las condiciones técnicas de los automóviles y sus distintas categorías.
- El reconocimiento e inspección o la necesidad de una autorización previa para poder circular.
- Las condiciones que deben reunir los conductores y las pruebas a las que deben someterse.

sigue vigente lo dispuesto en el Reglamento de 1926.

⁶⁸ Vemos como diferencia la circulación urbana de la interurbana. Ese interés en diferenciar ambos tipos de tráfico se mantiene hoy en día, por ejemplo, en Bélgica donde en el Código de Carreteras (Code de la Route) se ha ido introduciendo un auténtico Código de la Calle (Code de la Rue) ya que el Código de Carreteras no se consideraba adaptado para la circulación urbana.

En Andalucía la Conserjería de Justicia e Interior ha publicado una Guía Codificada de Infracciones a la Seguridad Vial Urbana que se puede descargar en la página web de la Escuela de Seguridad Pública (ESPA) de aquella Comunidad Autónoma. Ha creído conveniente mostrar de forma separada las infracciones más comunes en el ámbito urbano. Esta guía está basada en la Guía Codificada de Infracciones que edita la DGT y es de lamentar que no lo haya hecho la propia DGT o bien que no hubiera encargado expresamente a esta Escuela la confección de esta guía, ya que es de aplicación en toda España.

En el tráfico urbano no sólo hay que tener en cuenta como usuarios principales a los conductores sino también a los peatones. Para los primeros estaban destinadas las calzadas y para los segundos las aceras y paseos. Teniendo en cuenta esto, se establecieron las principales normas de tráfico que rigen en las ciudades: restricciones, señalización, prioridades de paso, prohibiciones, etc.

⁶⁹ Contiene una curiosa **disposición sobre el transporte de animales**, al señalar en su art. 170: "En los transportes interurbanos podrán los viajeros subir a los carruajes llevando animales, siempre que todos los viajeros presten su conformidad y los encargados del vehículo lo consientan. La negativa de uno solo de los viajeros será suficiente para que se prohíba que una persona pueda ocupar un lugar en el vehículo si es portadora de un animal".

⁷⁰ El artículo 53 tenía una redacción sorprendente: "Aun cuando la totalidad de las circunstancias del tráfico, del camino, de la visibilidad y del propio vehículo sea completamente favorable, **la velocidad de los automóviles no excederá de aquella que, con toda seguridad, permita la parada en un espacio de tantas veces diez metros como número de caballos de vapor figuren en el correspondiente permiso de circulación, sin que pueda exceder aquel espacio de 150 metros.** Estos límites de la longitud de la parada serán los mismos para toda clase de rampas y pendientes."

⁷¹ En su art. 24 quedaba terminantemente prohibida la colocación de anuncios, avisos, etc., de forma triangular en las vías públicas para evitar la confusión con las señales de peligro.

⁷² Contenía numerosas disposiciones sobre delitos relacionados con la seguridad vial, dentro del capítulo dedicado a los delitos imputables a la imprudencia e impericia.

En su art. 78.4) recalca que "las empresas y particulares dedicados industrialmente a la construcción y reparación de aparatos, motores, o vehículos para el transporte, y a los transportes mismos, por los accidentes originados de la impericia o carencia de condiciones necesarias de las personas empleadas en la construcción, conservación, manejo y dirección de dichos aparatos o motores o vehículos, o por la omisión o negligencia de dichos empleados en la reparación; inmediata de los desperfectos o averías sufridos por aquéllos con anterioridad, y que hayan podido producir el accidente o ser causa de la mayor gravedad que este revista. Si la causa es, debida a deficiencia o mala calidad de los materiales empleados, la empresa o el industrial será directamente responsable (de la responsabilidad civil), sin perjuicio de la responsabilidad penal que, tanto en este último caso, como en los demás del presente párrafo, pueda alcanzarle".

En su art. 537 señalaba que "el automovilista, motorista, conductor de un vehículo cualquiera, ciclista o jinete que deje en estado de abandono sin prestarle o facilitarle asistencia a persona a quien mató o lesionó por imprevisión,

- 1931 Orden del Ministerio de Fomento**, de 23 de octubre de 1931 **sobre la concesión de permisos de primera clase a los españoles que hubiesen obtenido un permiso de segunda clase en una nación extranjera** (Gaceta de Madrid, núm. 323, de 19 de noviembre).⁷³
- 1931 Constitución de la Segunda República** de 9 de diciembre de 1931 Establece en su art. 31 que “*Todo español podrá circular libremente por el territorio nacional*”⁷⁴ (...). (Gaceta de Madrid, nº 344, de 10 de diciembre).
- 1932 Estatuto de Cataluña.** La ley de 15 de setiembre que aprueba el Estatuto, otorga al gobierno catalán la ejecución de la legislación del Estado en materia de carreteras (art. 5) y aunque no se le concedieron competencias en materia de tráfico, la Generalitat asumió importantes competencias en este campo al conectarlas al sector de las carreteras.
- 1933 Exámenes psicotécnicos**⁷⁵, para los permisos de primera clase, **a través de los Institutos de Orientación Profesional y Psicotécnica**, mediante un Decreto de la Presidencia del Consejo de Ministros (Gaceta de Madrid, núm. 333, de 29 de noviembre).

imprudencia o impericia, será castigado con la pena de dos meses y un día a seis meses de prisión y multa de 1.000 a 10.000 pesetas, sin perjuicio de las responsabilidades en que incurriere por el homicidio o por las lesiones causadas”. En su art. 573 disponía: “Artículo 573. Serán castigados con las penas señaladas en el artículo anterior:

1.º El funcionario que autorizare el uso de la locomotora, automóvil o cualquiera de los aparatos a que se refiere el artículo anterior, no obstante, las circunstancias que en el mismo artículo se consignan. En este caso, además de las penas mencionadas, se impondrá también la de inhabilitación especial de seis meses a cuatro años.

2.º EL Gerente o Director de Empresa, el dueño y el conductor que, conociendo las condiciones de dichos vehículos o aparatos, los utilizaren.

3.º El industrial que, al reparar los vehículos o máquinas, los entregare afirmando su buen estado, y, sin embargo, quedaran en tales condiciones que constituyan un peligro para la vida o la salud de las personas.

4.º El Gerente o Director de Empresa, dueño o conductor que, por deficiente conservación y reparación de los vehículos o máquinas, dé lugar a que se halle en las condiciones mencionadas en el número anterior y no obstante las utilice”.

Su art. 574 establecía: “El que condujere los vehículos o aparatos de locomoción o transporte para cuya conducción se necesite aptitud determinada (es decir, permiso o licencia), sin certificación que acredite ésta, será castigado con la pena de dos meses y un día a un año de prisión y multa de 1.000 a 3.000 pesetas (es la primera norma penal que recoge como delito conducir un vehículo sin la correspondiente autorización administrativa).

En su Artículo 575 figuraba: “El funcionario que por no comprobar debidamente las condiciones del conductor expidiere certificado de aptitud para conducir o dirigir vehículos y máquinas de las expresadas en el artículo anterior, sin que realmente concurren las condiciones necesarias en el que lo solicita, será castigado con las penas señaladas en dicho artículo y la de inhabilitación, especial de dos a seis años si el hecho no constituyere delito más grave”.

Su art. 576 establecía: “Se considerarán delitos por imprevisión, imprudencia o impericias graves los ejecutados por medio de locomotoras, automóviles y demás vehículos y máquinas a que se refieren los artículos anteriores, aunque no concurren las circunstancias en ellos expresadas, siempre que concurren cualquiera de las siete circunstancias enumeradas en el artículo 34, y, además, cuando el hecho se produjere:

1.º Por haber admitido el conductor o dueño excesivo número de personas o excesiva carga de mercancías, en relación con la capacidad de transporte y disposiciones reglamentarias.

2.º Por marchar el vehículo por lugar no destinado al tránsito del mismo.

3.º Por marchar con velocidad excesiva en relación con las disposiciones que la fijen, y si no las hubiere, en relación con la prudencia que exigiere el sitio y el tránsito de otros vehículos o viandantes, para evitar el daño mediante el normal dominio del aparato por su conductor.

4.º Por marchar conducido sin la debida atención de su conductor, adecuada al peligro del tránsito.

Cuando la culpa apreciada no llegue al grado que determinan las anteriores circunstancias se considerará leve”.

⁷³ Se dispone que **los españoles que hubiesen obtenido un permiso de conducir de segunda clase en cualquier nación extranjera** y tuviese una antigüedad de 1 año podrían obtener uno español de primera clase. En esta Orden se reconoce que tener permiso no implica que la persona lo haya utilizado de forma continua y que existe una notable analogía en los distintos países en lo legislado sobre circulación de vehículos automóviles. La generosidad de la disposición es matizada con el comentario de que la Dirección General de Obras Públicas comprobaría cada solicitud para que no quedase duda alguna sobre la documentación presentada.

⁷⁴ Es la primera vez que una Constitución española recoge explícitamente ese derecho.

⁷⁵ Se modifica el punto c) del art. 5 del Reglamento de Circulación de Vehículos de Motor mecánico de 1926.

1933 Orden del Ministerio de Industria de 13 de diciembre de 1933 **sobre reconocimientos periódicos de los vehículos con motor mecánico** (Gaceta de Madrid núm. 5, de 5 de enero de 1934)⁷⁶.

1934 Código de la circulación, de 25 de septiembre (Gaceta de Madrid, núm. 269, 270 y 271, de fechas 26, 27 y 28 de setiembre)⁷⁷.

El Código de la Circulación de 1934⁷⁸, fue la norma básica en materia de tráfico durante muchos años, hasta que se incluyó en la **Disposición Final del Real Decreto Legislativo 339/1990**, de 2 de marzo, **por el que se aprobó el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial**, lo siguiente: “Hasta que entren en vigor las disposiciones necesarias para el desarrollo de esta Ley, se aplicarán **como Reglamentos de la misma** el Código de la Circulación aprobado por Decreto de 25 de septiembre de 1934, y disposiciones complementarias, en la medida en que no se opongan a lo que en ella se establece”.

Posteriormente en 1992 el Reglamento General de Circulación, para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley de Tráfico, incluyó una disposición derogatoria de la mayor parte del articulado del Código de Circulación.

Finalmente, en 2009 el vigente Reglamento General de Conductores, aprobado por el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, a través de su disposición derogatoria única, eliminó definitivamente los pocos artículos del Código de Circulación que aún seguían formalmente vigentes, aunque algunos de forma testimonial.

Se ha mitificado mucho el Código de 1934, por los muchos años que estuvo vigente y aún hoy en día, a menudo se llama Código al Reglamento General de Circulación.

Lo cierto es que intentó regular de forma sistemática el fenómeno del tráfico siendo elaborado por una Comisión Interministerial entre febrero y setiembre de 1934. El decreto de aprobación lleva la firma del Presidente de la República y la del Presidente del Consejo de Ministros⁷⁹.

⁷⁶ Estos reconocimientos estaban previstos en el Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España, de 1926 y ahora con esta Orden se unifican los criterios y se acuerdan las sanciones en caso de no hacerlos.

⁷⁷ Aunque en apariencia tanto materialmente como formalmente era un Código, legalmente se trataba de un reglamento independiente. Su art. 20 establecía: “En las vías públicas interurbanas, los Ingenieros Jefes de Obras públicas, previo informe de la Autoridad encargada de la conservación de la carretera, o de los Municipios, si se refieren travesías, podrán señalar un límite a las velocidades máximas de los vehículos de distinta índole, en atención a las condiciones de las mismas y a la naturaleza e importancia de las cargas porteadas. Se entenderá de aplicación este principio, y tratándose de travesías, cuando la Autoridad municipal no haya tomado la iniciativa como se determina en el art. 124”. Vemos como el tema de las velocidades se dejaba en manos de los Ingenieros Jefes de Obras públicas. Este artículo va a ser modificado en 1974, cuando se unificarán las velocidades.

Su art. 296 contemplaba la retirada definitiva del Permiso de Conducción siempre que se comprobase que el titular conducía en estado de alcoholismo agudo.

En el apartado 17 del art. 274 hace referencia a intoxicaciones, puntualizando que serán eliminados de la circulación los conductores profesionales que presenten síntomas de alcoholismo, morfinismo u otra intoxicación exógena.

⁷⁸ Fue una norma con una gran calidad técnica y eso explica su duración. Llama la atención En el primer párrafo del Preámbulo que introduce el Código de la Circulación de 1934 se puede leer “El incesante progreso de la industria del automóvil, la importancia adquirida por el transporte de viajeros y mercancías y el mejoramiento de nuestras vías públicas han aumentado la circulación de un modo insospechado, y por hallarse atribuido el conocimiento de las expresadas materias a diversos ramos de la Administración pública, ésta ha dictado, por medio de distintos organismos, multitud de disposiciones que aparecen dispersas y faltas de la necesaria unidad de criterio, originando, con frecuencia, confusión y perturbaciones en los servicios, que es forzoso evitar”, texto que parece que se hubiera redactado recientemente.

⁷⁹ Señala en la introducción que “recogidas las sugerencias de cuantos organismos, así oficiales como particulares, se hallan afectados por los problemas de la circulación”, sin embargo, ya a los 76 días de vigencia oficial se recuperó la Comisión Interministerial para realizar importantes modificaciones a dicho Código.

En su artículo 93 especificaba que “**las máximas velocidades a las que deben circular los automóviles** dotados de llantas neumáticas en todas sus ruedas, destinados al transporte de objetos y mercancías, cuyo peso total en carga

- 1935** *Real Orden recordando que los Peones camineros tienen carácter de Policía Judicial y actúan como auxiliares de Orden Público, ejerciendo la Guardia Civil su inspección y disciplina* (Gaceta de Madrid núm. 310 de 6 de noviembre).
- 1935** *Decreto, de 2 de mayo, declarando la inaplicabilidad del Código de Circulación a las Provincias Vascongadas y Navarra* (Gaceta de Madrid núm. 123, de 3 de mayo).
- 1935** *Decreto derogando, a partir de la publicación de este Decreto, el de 2 de Mayo último, dictado por el Ministerio de Obras públicas, declarando que no es de aplicación en los territorios de las provincias Vascongadas y Navarra el Código de Circulación de 25 de Septiembre de 1934* (Gaceta de Madrid, núm. 185, de 4 de julio)⁸⁰.
- 1935** *Ley Municipal*, de 31 de octubre (Gaceta de Madrid, núm. 305, de 1 de noviembre). Establece en su art. 115, que los Ayuntamientos se ocuparán de: 2.º Policía de seguridad y de circulación para regular el tráfico en las poblaciones que lo precisen.
- 1935** *Decreto, de 12 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento Orgánico Provisional del Cuerpo de Vigilantes de Caminos*⁸¹ (Gaceta de Madrid, núm. 72, de 13 de marzo).
- 1936** *Estatuto vasco*. Aprobado por la Ley de 6 de octubre de 1936, durante la guerra civil, otorgaba al País Vasco competencias similares a las de Cataluña.
- 1936** *Ertzain Igiletua, o sección motorizada*. Se crea en plena guerra civil la sección motorizada de la Ertzaina, dentro de ese cuerpo policial, que se había creado a finales de ese año. Desapareció en 1937.
- 1939** *Plan General de Obras Públicas*⁸², con categoría de ley, de 11 de abril, elaborado bajo la dirección de **Alfonso Peña Boeuf (Plan Peña)**, Ministro de Obras Públicas del primer gobierno después de la guerra civil, entre 1938 y 1945 (BOE de 25 de abril).

exceda de 3.500 kg serán las siguientes: De 3.501 kg a 4.500 kg, 80 kilómetros por hora, de 4.501 kilogramos a 8.000 kilogramos, 60 kilómetros por hora y de 8.001 kg en adelante, 40 kilómetros por hora.

Si los vehículos están dotados en todas o en algunas de sus ruedas de llantas de caucho macizo o metálicas, las velocidades indicadas se reducirán a la mitad".

Es decir, los límites de velocidad sólo se aplicaban, de modo general, a los vehículos de transporte de mercancías.

En su art. 95 señalaba: "En los cruces de caminos cuya visibilidad sea prácticamente nula, deben los automóviles de todas clases marchar a velocidad inferior a la de 40 kilómetros por hora.

En los cambios de rasantes que oculten rápidamente la continuación de la carretera, la velocidad no excederá de la indicada en el párrafo anterior, desde el momento en el que el vehículo se a distancia menor de 100 metros del punto de cambio de rasante".

⁸⁰ Sin embargo, deja una puerta abierta al indicar: "sin perjuicio de que la Comisión interministerial del Código de la Circulación pueda recoger las aspiraciones formuladas por las Comisiones gestoras de las Diputaciones de dichas provincias al redactar definitivamente el aludido Código", con lo cual admitía que el Código no contaba con una redacción definitiva.

⁸¹ Reconoce que hasta la fecha la vigilancia de los caminos y carreteras estaba casi exclusivamente en manos de los peones camineros y de la Guardia Civil y crea una policía especializada en los "servicios relacionados con los transportes y con la policía de las carreteras, con el cumplimiento de las disposiciones fiscales relativas a la circulación de vehículos, con la asistencia a los usuarios y con el concurso a las autoridades competentes".

⁸² Es entonces cuando se clasificaron las carreteras en nacionales, comarcales y locales, reemplazando así la tradicional clasificación de la red en carreteras de primer, segundo y tercer orden. Se estableció además la designación de las seis carreteras nacionales radiales con origen en la Puerta del Sol de Madrid.

La Instrucción técnica definió la geometría de las carreteras, estableciendo las secciones, pendientes máximas, radios de curvatura mínimo, etc. para cada tipo de carreteras según la nueva clasificación. Además, supuso la estandarización de todos los elementos de las carreteras: balizas, señales, sistemas de contención, etc. que se utilizarían durante los años siguientes.

- 1939 Orden de 11 de agosto aprobando la Instrucción de Carreteras** (BOE núm. 331 de 27 de noviembre)⁸³. Supuso **la primera normativa técnica de construcción de carreteras adaptada al Plan General de Obras Públicas de ese año y a los requerimientos del automóvil**. De la numeración de las carreteras se encargó el ingeniero de caminos Victoriano Muñoz Oms. En la segunda parte incluyó la primera norma de señalización vertical española.
- 1941 Policía Armada y de Tráfico**. Se crea mediante la Ley de 8 de marzo de 1941 por la que se reorganizan los servicios de policía (BOE núm. 98, de 8 de abril).⁸⁴
- 1944 Decreto de 27 de julio por el que se fijan normas para fomentar la implantación de arbolado en las carreteras del Estado**. (BOE núm. 223, de 10 de agosto).
- 1950 Ley sobre uso y circulación de vehículos de motor**⁸⁵, de 9 de mayo. (BOE núm. 130, de 10 de mayo)⁸⁶.
- 1959 Ley 47/1959**, de 30 de julio, **sobre regulación de la competencia en materia de tráfico en el territorio nacional** (BOE núm. 182, de 31 de julio)⁸⁷. **Se crea la Jefatura Central de Tráfico**⁸⁸.
- 1959 Jefaturas Provinciales de Tráfico**. Se crean mediante Orden de 5 de octubre.
- 1959 Se encomienda, el 26 de agosto, mediante Orden General núm. 32, al Cuerpo de la Guardia Civil la labor ejecutiva en todo lo relacionado con la regulación del tráfico y la vigilancia de carreteras** de acuerdo con lo que dispone la Ley 47/1959, de 30 de julio, sobre regulación de la competencia en materia de tráfico en el territorio nacional.

⁸³ El art. primero de esta Instrucción estableció una nueva clasificación de las carreteras quedando de la siguiente forma: Nacionales, Comarcales y Locales, en lugar de primer, segundo y tercer orden.

La instrucción de 1939 tenía dos partes:

La primera trataba sobre las normas relativas a la construcción, mejora y acondicionamiento de carreteras y caminos. Tenía un único capítulo, 18 artículos y dos anejos.

La segunda sobre modelos de señales y normas para su colocación. Tenía seis capítulos, 29 artículos y una colección de láminas.

⁸⁴ La mayoría de los vigilantes de caminos que no habían sido depurados por el nuevo régimen se integraron en la nueva policía.

⁸⁵ Fue conocida, en todos los ámbitos, como “Ley Penal del Automóvil” y era una ley penal especial, ya que se encontraba fuera del Código Penal.

⁸⁶ Era una ley muy breve que tenía un marcado carácter penal-judicial. Sustituía las sanciones pecuniarias por sanciones penales en determinados comportamientos en materia de tráfico, aunque, en ocasiones, mantenía la multa junto con la pena de arresto o prisión.

En su art. 1º se ocupa de la conducción de vehículos de motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas, de drogas tóxicas o de estupefacientes. Esa influencia debe provocar en el conductor un estado de incapacidad para conducir con seguridad, es decir, en época tan temprana no sólo exige que haya influencia, sino que además ésta debe provocar incapacidad para conducir.

Esta ley penal especial va a ser sustituida por la Ley 122/1962 sobre uso y circulación de vehículos de motor, que se convertirá en un texto refundido mediante el Decreto 632/1968. Posteriormente va a desaparecer al integrarse en el Código Penal mediante la ley 3/1967 sobre modificación de determinados artículos del Código Penal y de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, en un apartado dedicado a los “Delitos contra la seguridad del Tráfico”.

⁸⁷ Se concentró en el Ministerio de la Gobernación toda la actuación administrativa tendente a controlar el comportamiento de los conductores a consecuencia de su directa conexión con el orden público en su aspecto general... (preámbulo de la Ley de 8 de noviembre de 1967).

La Guardia Civil pasa a ocuparse de la “vigilancia del tráfico” y se crea la Jefatura Central de Tráfico, aunque sólo nominalmente.

⁸⁸ La primera estructura adoptada en 1960, formada por el Director, un Secretario General, seis jefes de sección y dieciséis negociados quedó pronto pequeña y fue modificándose a lo largo de la historia hacia cuestiones más técnicas y especializadas, pero sin renunciar a la actividad burocrática de sus inicios.

Los primeros cursos se desarrollaron en la 1ª Comandancia Móvil de la Guardia Civil, con sede en la calle Batalla del Salado de Madrid y, posteriormente, debido al aumento progresivo de la plantilla de la hashtag#Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil pasaron a impartirse en el Parque de Automovilismo del Cuerpo, ubicado en la calle Príncipe de Vergara de Madrid. Las clases prácticas de conducción se desarrollaron en unos terrenos de la zona militar conocida como “Venta de la Rubia” (próxima a la actual A-5 y M-40).

- 1959 Academia de Tráfico de la Guardia Civil.** El 14 de noviembre es considerada la fecha fundacional de la Escuela de Tráfico de la Guardia Civil⁸⁹.
- 1960 Decreto 1666/1960 por el que se desarrollan las competencias en materia de tráfico, circulación y transporte por carretera determinadas en la Ley 47/1959 de 21 de julio** (BOE núm. 221, de 14 de septiembre).⁹⁰
- 1961 Orden de 22 de julio de 1961 sobre actuación de las Autoridades y Agentes Municipales en materia de Tráfico** (BOE núm. 184, de 3 de agosto).
- 1961 Decreto 1188/1961**, de 6 de julio, **por el que se dictan normas en relación con las plantaciones a lo largo de las carreteras** (BOE» núm. 171, de 19 de julio).
- 1962 Orden Circular 8.1–IC, del MOP (Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales)**, de 25 de julio **sobre normas de señalización**, redactada conforme a las prescripciones del Protocolo relativo a los Transportes por Carretera y Transportes Automóviles formulado en Ginebra en 1949⁹¹.
- 1962 Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos de motor**⁹² (BOE núm. 310, de 27 de diciembre).
- 1963 Orden de 11 de junio de 1963 por la que se regula la dependencia de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil de la Jefatura Central de Tráfico**⁹³ (BOE núm. 151, de 25 de junio).
- 1966 Decreto 1478/1966**, de 2 de junio, **por el que se dictan normas reguladoras del arbolado de las carreteras** (BOE núm. 57, de 2 de julio).
- 1967 Regresan los delitos de Tráfico al Código Penal** mediante la Ley 3/1967, de 8 de abril, sobre modificación de determinados artículos del Código Penal y de Ley de Enjuiciamiento Criminal (BOE núm. 86, de 11 de abril). Se habían desprendido en 1950 con la Ley sobre uso y circulación de vehículos de motor, conocida como Ley Penal del Automóvil.
- 1967 Pruebas de aptitud de los conductores de vehículos de tracción mecánica, mediante la Ley 85/1967**, de 8 de noviembre (BOE núm. 269, de 10 de noviembre). Se confieren al Ministerio de la Gobernación sustituyendo al Ministerio de Industria que hasta entonces tenía esa competencia.
- 1969 Orden por la que se determinan las enfermedades y defectos físicos o psicofísicos que pueden impedir la obtención de los permisos de conducción** (BOE núm. 33, de 7 de febrero).

En 1986 la academia de tráfico cambió de ubicación, pasando a ocupar durante una década las instalaciones del Colegio de Guardias Jóvenes “Duque de Ahumada” de Valdemoro (Madrid). Años después, el 1 de enero de 1996, la ubicación del centro de especialización se trasladó a la ciudad de Mérida (Badajoz), cambiando la denominación de academia de tráfico a Escuela de Tráfico de la Guardia Civil.

⁹⁰ Se detallan más las competencias del Ministerio del Interior, de la Jefatura Central de Tráfico y de la Guardia Civil. El art. 1º, inciso segundo, apartado d) dispone que la Jefatura Central de Tráfico dictará las instrucciones a que deben ajustar su actuación las Policías Municipales para la observancia e interpretación de normas de circulación del Código y regulación del tráfico dentro de cascos urbanos.

⁹¹ Supuso la completa adaptación de la señalización de las carreteras españolas a los modelos internacionales.

⁹² Se aprobó con el propósito de dar un tratamiento global desde el punto de vista jurídico al fenómeno de la conducción irregular de vehículos de motor con relevancia penal. Se mantenían los delitos de tráfico fuera del Código Penal.

⁹³ El art. 3 señalaba que “...el Director General de la Jefatura Central de Tráfico dictará las órdenes o Instrucciones para el Servicio. por conducto del Jefe de la Agrupación o directamente, en caso de urgencia a los Sectores o Subsectores interesados ...”.

El art. 4 disponía: “Las Jefaturas Provinciales de Tráfico comunicarán directamente a los Jefes de los Subsectores de la Agrupación las instrucciones encaminadas a la regulación y distribución de los servicios y podrán solicitar cuantos informes consideren necesarios sobre la ejecución e incidencias de los mismos”.

- 1969 *Circulación por autopista.*** Decreto 1277/1969, de 26 de junio, por el que se modifican diversos artículos del Código de la Circulación y se incluye en el mismo un nuevo capítulo regulando este tipo de circulación (BOE núm. 154, de 28 de junio).⁹⁴
- 1974 *Unificación de las velocidades.*** Se modifica el art. 20 del Código de la Circulación mediante el Decreto 951/1974, de 5 de abril (BOE núm. 83, de 6 de abril), por el que se modifica el artículo 20 del Código de la Circulación. No fijaba las velocidades, sino que autorizaba al Ministerio de Gobernación para establecerlas. Este ministerio publica la ***Orden de 6 de abril de 1974*** (BOE núm. 84, de 8 de abril) ***fijando la velocidad máxima*** en las autopistas en 130 km/h y en las autovías y en las carreteras con arcenes con un arcén de anchura mínima de 1,5 m o con dos o más carriles para cada sentido se permite circular a 110 km/h.
- 1974 *Orden de 27 de junio de 1974 limitando la velocidad de los conductores noveles.*** (BOE núm. 162, de 8 de julio). Los conductores de turismos no podían superar la velocidad de 80 km/h durante el primer año y de 90 durante el segundo.
- 1974 *Decreto 757/1974,*** de 14 de marzo, ***por el que se regula la importación temporal de automóviles en régimen de matrícula turística*** (BOE núm. 74, de 27 de marzo).
- 1974 *Decreto 2926/1974,*** de 3 de octubre (BOE núm. 253, de 22 de octubre), ***sobre la obligación de cinturones de seguridad en los asientos delanteros.*** La entrada en vigor fue a los 6 meses, es decir el 22 de abril de 1975.
- 1976 *Orden*** de 2 de julio ***por la que se confiere efecto legal a la publicación del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y puentes de la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales (P.G.3),*** editado por el Servicio de Publicaciones del Ministerio.
- 1976 *Orden*** de 11 de octubre de ***1976 por la que se fijan nuevas limitaciones de velocidad a los vehículos automóviles en las vías públicas*** (se reduce el límite de velocidad) (BOE núm. 245, de 12 de octubre). En autopistas y carreteras provistas de arcén de 1,50 metros de anchura mínima o con dos o más carriles para cada sentido de circulación o, en su caso, con carril adicional para vehículos lentos: Turismos y motocicletas, 100 kilómetros por hora.
- 1976 *Comisión Nacional de Seguridad Vial. El Real Decreto 1089/1976,*** del 23 de abril, (BOE núm. 120, de 19 de mayo) la crea para facilitar la coordinación entre los ministerios con competencias en lo relacionado con la seguridad vial (en aquel momento Gobernación, Obras Públicas e Industria).
- 1977 *Señalización Móvil de Obras.*** Monografía publicada por el Ministerio de Fomento adaptando a este tipo de señalización la Norma de Carreteras 8.3-IC.
- 1978 *El Servicio de Publicaciones del entonces MOPU publicó la 14ª edición del Mapa Oficial de Carreteras.*** Como información complementaria, ***el mapa incluía un apartado donde se representaban las señales de tráfico que conformaban la colección oficial entonces vigente y se explicaba su significado.***
- 1978 *Constitución Española*** (BOE núm. 311, de 29 de diciembre)⁹⁵.

⁹⁴ Se publicó para armonizar las señales con los demás países de acuerdo con la Convención de Viena de Señalización Vial de 1.968. España había firmado la Convención el 08.11.1968, aunque no la ratificó. Se definen por primera vez términos como “autopista”, “autovía”, “vía para automóviles”, “carril de aceleración” y “carril de deceleración”.

⁹⁵ En su art. 19 establece que los españoles tienen derecho a circular por el territorio nacional. El art.53 permite regular ese derecho y el 149.1. 21ª, dispone que es competencia exclusiva del Estado el tráfico y circulación de vehículos a

- 1979 Tasas de la Jefatura Central de Tráfico. Ley 16/1979**, de 2 de octubre (BOE núm. 240, de octubre).⁹⁶
- 1980 Orden de 17 de enero de 1980 por la que se fijan nuevas limitaciones de velocidad a los vehículos automóviles en las vías públicas** (se aumenta el límite de velocidad) (BOE núm. 23, de 26 de enero). En autopistas, turismos y motocicletas, 120 km/h. En autovías y carreteras provistas de arcén de 1,50 metros de anchura mínima o con dos o más carriles para cada sentido de circulación o, en su caso, con carril adicional para vehículos lentos, turismos y motocicletas, 100 km/h.
- 1980 Real Decreto 3073/1980**, de 21 de noviembre, por el que se reorganizan los servicios de **inspección técnica de vehículos** (BOE núm. 40, de 16 de febrero de 1981). Se generaliza la ITV a todos los vehículos excepto a los pertenecientes al Estado).
- 1981 Licencia de aprendizaje de la conducción.** Orden de 29 de julio (BOE núm. 186, de 5 de agosto).
- 1981 Señalización de carreteras, aeropuertos, estaciones ferroviarias, de autobuses y marítimas y servicios públicos de interés general en el ámbito territorial de las Comunidades Autónomas.** Real Decreto 2296/1981, de 3 de agosto (BOE núm. 242, de 9 de octubre).
- 1982 Señalización de carreteras, aeropuertos, estaciones ferroviarias, de autobuses y marítimas y servicios públicos de interés general en el ámbito de las Comunidades Autónomas con otra lengua oficial distinta del castellano.** Real Decreto 334/1982, de 12 de febrero (BOE núm. 50, de 27 de febrero).
- 1982 Ley Orgánica 13/1982**, de 10 de agosto, **de reintegración y mejoramiento del régimen foral de Navarra** (BOE núm. 195, de 16 de agosto), confirmando en que en todo lo relativo al tráfico y circulación, Navarra conservará íntegramente las facultades y competencias que entonces ostentaba⁹⁷.
- 1982 Real Decreto 1467/1982**, de 28 de mayo (BOE» núm. 160, de 6 de julio) **por el que se determinan las enfermedades y deficiencias que pueden impedir la obtención o revisión de los permisos de conducción o restricciones a los mismos y las condiciones que deben reunir los certificados y reconocimientos correspondientes.**
- 1982 Real Decreto 3256/1982**, de 15 de octubre, (BOE núm. 287, de 30 de noviembre) **sobre traspaso de servicios del Estado a la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de ejecución de la legislación del Estado sobre tráfico y circulación de vehículos.**
- 1985 Ley 7/1985**, de 2 de abril, **Reguladora de las Bases de Régimen Local.** Su art. 25 señala que el Municipio ejercerá, en todo caso, la Ordenación del Tráfico de Vehículos y

motor. Limitar la circulación de modo general sólo se puede hacer mediante un decreto de Estado de Alarma y para hacerlo totalmente se necesita la aprobación de un decreto de Estado de Excepción.

⁹⁶ Las tasas constituyen tributos de carácter estatal exigibles como contraprestación de los servicios y actividades prestados por el Organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico. Entran en vigor anualmente dentro de la Ley de Presupuestos.

El hecho imponible está constituido por la realización de las actividades o la prestación de los servicios especificados en el artículo 6 de la Ley 16/1979, donde también aparecen las tarifas que corresponden con cada servicio.

⁹⁷ Véase también la Ley Foral 23/2018, de 19 de noviembre, de las Policías de Navarra. En su art. 16 dispone que la Policía Foral ejerce: “La ordenación del tráfico dentro del territorio de la Comunidad Foral de Navarra, conforme a los convenios de delimitación de competencias en la materia concluidos con el Estado y vigentes en cada momento, salvo que correspondan legalmente a las Policías Locales”.

Personas en Vías Urbanas y el Transporte Público de Viajeros (BOE núm. 80, de 3 de abril).

- 1985** *Real Decreto 2272/1985*⁹⁸, de 4 de diciembre (BOE núm. 294, de 9 de diciembre) **por el que se determina las aptitudes psicofísicas que deben poseer los conductores de vehículos y por el que se regulan los Centros de reconocimiento destinados a verificarlas.**
- 1986** *Real Decreto 1457/1986*, de 10 de enero (BOE núm. 169, de 16 de julio) **por el que se regulan la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación de vehículos automóviles de sus equipos y componentes.**
- 1986** *Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad*⁹⁹ (BOE núm. 63, de 14 de marzo).
- 1987** *Ley 16/1987*, de 30 de julio, **de Ordenación de los Transportes Terrestres** (BOE núm. 182, de 31 de julio).
- 1987** *Norma de Carreteras 8.3-IC, "Señalización de Obras"* aprobada por O.M. de 31 de agosto.
- 1987** *Orden* de 16 de julio de 1987, **por la que se aprueba la norma 8.2-IC «Marcas viales» de la Instrucción de Carreteras** (BOE núm. 185, de 4 de agosto).
- 1987** *Norma 8.3 – IC sobre Señalización de Obras. Orden* de 31 de agosto, **sobre señalización, balizamiento, defensa, limpieza y terminación de obras fijas en vías fuera de poblado** (BOE núm. 224, de 18 de setiembre).
- 1989** *Ley 18/1989 de Bases sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial*, de 25 de julio (BOE núm. 178, de 27 de julio).
- 1990** *Real Decreto Legislativo 339/1990*, de 2 de marzo, **por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial** (BOE núm. 63, de 14 de marzo).
- 1990** *Real Decreto 1211/1990*, de 28 de setiembre, **por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres** (BOE núm. 241, de 8 de octubre).
- 1992** *Obligación de los cinturones de seguridad en los asientos traseros tanto en ciudad como en carretera.* Art 17 del Reglamento General de Circulación aprobado por Real Decreto 13/1992, de 17 de enero (BOE núm. 27, de 31 de enero de 1992).
- 1994** *Ley Orgánica 17/1994*, de 23 de diciembre, sobre modificación de diversos artículos del Código Penal. **El ciclomotor pasa a tener el mismo tratamiento que los vehículos de motor** cuando se conduce bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, o con temeridad o con imprudencia.

⁹⁸ En el apartado X del Anexo I dedicado a las enfermedades y deficiencias que serán causa de denegación o de adaptaciones, restricciones de circulación y otras limitaciones en la obtención y revisión del permiso o licencia de conducción, señala que el alcoholismo y las tóxicas dependencias son causa de denegación.

⁹⁹ Su art. 12 establece que serán ejercidas por la Guardia Civil: c) La vigilancia del tráfico, tránsito y transporte en las vías públicas interurbanas y en el art. 53 indica que las policías locales se ocuparán de: b) Ordenar, señalizar y dirigir el tráfico en el casco urbano, de acuerdo con lo establecido en las normas de circulación y c) Instruir atestados por accidentes de circulación dentro del casco urbano.

- 1994 Real Decreto 320/1994**, de 25 de febrero, **por el que se aprueba el Reglamento de procedimiento sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial** (BOE núm. 95, de 21 de abril).
- 1994 Real Decreto 1417/2005**, de 25 de noviembre, **por el que se regula la utilización, instalación y comprobación del funcionamiento de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos** (BOE núm. 289, de 3 de diciembre).
- 1995 Real Decreto 1247/1995**, de 14 de julio, **por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos** (BOE núm. 189, de 9 de agosto).
- 1995 Real Decreto 1561/1995**, (BOE núm. 230, de 26 de septiembre) **sobre jornadas especiales de trabajo en lo relativo al tiempo de trabajo de trabajadores que realizan actividades móviles de transporte por carretera.**
- 1995 Ley Orgánica 10/1995**, de 23 de noviembre, **del Código Penal** (BOE núm. 281, de 24 de noviembre). Los delitos figuran en el Título XVII dedicado a los delitos contra la seguridad colectiva, y dentro de éste en su Capítulo IV que se ocupa de los delitos contra la seguridad vial, en los arts. 379 al 385. **La Instrucción 10/2021 de la Fiscalía General del Estado y el Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala coordinador de Seguridad Vial se han incluido en la última reforma operada por la L.O. 2/2019.**¹⁰⁰
- 1997 Manual de ejemplos de señalización de obras fijas. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.**
- 1997 Señalización móvil de obras. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.**
- 1997 Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores** (BOE núm. 135, de 6 de junio).
- 1997 Ley Orgánica 6/1997**, de 15 de diciembre, **de Transferencia de Competencias Ejecutivas en Materia de Tráfico y Circulación de Vehículos a Motor a la Comunidad Autónoma de Cataluña** (BOE núm. 300, de 16 de diciembre).
- 1997 Ley 14/1997**, de 24 de diciembre, **de creación del Servicio Catalán de Tráfico** (DOGC núm. 2548, de 31 de diciembre)¹⁰¹.
- 1998 Real Decreto 391/1998**, de 13 de marzo, **sobre el traspaso de servicios y funciones de la Administración General de la Generalidad de Cataluña en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor** (BOE núm. 79, de 2 de abril).
- 1998 Orden**, de 18 de junio de 1998, **por la que se regulan los cursos de formación para conductores de vehículos que transporten mercancías peligrosas y los centros de formación que podrán impartirlos** (BOE núm. 155, de 30 de junio).
- 1998 Real Decreto 2822/1998**, de 23 de diciembre, **por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos** (BOE núm. 22, de 26 de enero).

¹⁰⁰ Es de especial transcendencia dado que los conceptos usuario vulnerable (peatón ciclista y motorista) y usuario especialmente vulnerable (niños/as, personas mayores y personas con discapacidad) han pasado a disponer de un especial amparo jurídico.

¹⁰¹ En esa misma ley se crea la Comisión Catalana de Tráfico y Seguridad Vial.

- 1999** *Orden* de 9 de diciembre de 1999 **sobre cambio de matrícula por motivos de seguridad y sobre autorizaciones de circulación para vehículos con dispositivos retrorreflectantes** (BOE núm. 296, de 11 de diciembre).
- 2001** *Real Decreto 443/2001*, de 27 de abril, **sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores**¹⁰² (BOE núm. 105, de 2 de mayo).
- 2002** *Señales verticales de circulación*, publicado por la Dirección General de Carreteras. **Tomo I: Características de las señales; Tomo II: Catálogo y significado de las señales.**
- 2003** *Orden INT/574/2003*, de 13 de marzo, **por la que se regula la especialidad de tráfico en la Guardia Civil** (BOE núm. 67, de 19 de marzo).
- 2003** *Real Decreto 1231/2003*, de 26 de septiembre, **por el que se modifica la nomenclatura y el catálogo de las autopistas y autovías de la Red de Carreteras del Estado** (BOE núm. 234, de 30 de septiembre).
- 2003** *Real Decreto 1295/2003*, de 17 de octubre, **por el que se aprueba el Reglamento regulador de las Escuelas Particulares de Conductores** (BOE núm. 258, de 28 de octubre).
- 2003** *Orden FOM/3460/2003*, de 28 de noviembre, **por la que se aprueba la norma 6.1-IC "Secciones de firme", de la Instrucción de Carreteras** (BOE núm. 297, de 12 de diciembre).
- 2003** *Real Decreto 1428/2003*, de 21 de noviembre, **por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación** (BOE núm. 306, de 23 de diciembre).
- 2003** *Ley 51/2003*, de 2 de diciembre, **de Igualdad de Oportunidades, No Discriminación y Accesibilidad Universal de las personas con discapacidad** (BOE núm. 289, de 03 de diciembre).
- 2004** *Real Decreto Legislativo 8/2004*, de 29 de octubre, **por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor**¹⁰³ (BOE núm. 267, de 5 de noviembre).
- 2005** *Real Decreto Legislativo 6/2004*, de 29 de octubre, **por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de ordenación y supervisión de los seguros privados** (BOE núm. 267, de 5 de noviembre).
- 2005** *Orden FOM/1190/2005*, de 25 de abril, **por la que se regula la implantación del tacógrafo digital** (BOE núm. 105, de 3 de mayo).

¹⁰² Artículo 12. Seguros.

"Sin perjuicio del cumplimiento de la legislación vigente en materia de seguros obligatorios, las empresas que realicen cualquiera de los transportes incluidos en el artículo 1 deberán tener cubierta de forma ilimitada su responsabilidad civil por los daños que puedan sufrir los ocupantes de los vehículos en que aquéllos se realicen". Es decir, deben contratar un seguro adicional para cubrir las indemnizaciones que superen las contempladas en el seguro obligatorio.

¹⁰³ Su art. 49 establece que las actualizaciones de las cuantías y límites indemnizatorios fijados en la Ley y en sus tablas, salvo las tablas de lucro cesante y de ayuda de tercera persona, son automáticas. Y determina que dicho ajuste se ajuste al porcentaje del índice general de precios al consumo correspondiente al año natural inmediatamente anterior.

- 2005** *Se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos* mediante la Ley 17/2005, de 19 de julio, (BOE núm. 172, de 20 de julio) por la que se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.
- 2005** *Orden INT/2596/2005*, de 28 de julio, *por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción* (BOE núm. 190, de 10 de agosto).
- 2006** *Real Decreto 635/2006*, de 26 de mayo, *sobre requisitos mínimos de seguridad en los túneles de carreteras del Estado* (BOE núm. 126, de 27 de mayo).
- 2006** *Permiso y licencia de conducir por puntos*. Se modifica el Reglamento General de Conductores (RD 62/2006) para adaptarlo a la Ley 17/2005, de 19 de julio, y fija **el 1 de julio de 2006 como fecha de entrada en vigor**.
- 2007** *Real Decreto 505/2007*, de 20 de abril, *por el que se aprueban las condiciones de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones* (BOE núm. 113, de 11 de mayo).
- 2007** *Real Decreto 640/2007*, de 18 de mayo, *por el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera* (BOE núm. 126, de 26 de mayo).
- 2007** *Orden INT/2035/2007*, de 2 de julio, *por la que se crea el Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas* (BOE núm. 164, de 10 de julio).
- 2007** *Real Decreto 1032/2007*, de 20 de julio, *por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera* (BOE núm. 184, de 2 de agosto).
- 2007** *Real Decreto 1544/2007*, de 23 de noviembre, *por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad* (BOE núm. 290, de 4 de diciembre).
- 2008** *Orden INT/624/2008*, de 26 de febrero, *por la que se regula la baja electrónica de los vehículos descontaminados al final de su vida útil* (BOE núm. 60, de 10 de marzo).
- 2008** *Real Decreto 1507/2008*, de 12 de septiembre, *por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio¹⁰⁴ de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor* (BOE núm. 222, de 13 de setiembre).
- 2008** *Orden FOM/3053/2008¹⁰⁵*, de 23 de septiembre, *por la que se aprueba la Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de*

¹⁰⁴ El seguro obligatorio incluye exclusivamente la responsabilidad civil del conductor frente a terceros. Es decir, cubre los daños materiales o personales que provoque a otras personas o vehículos. En ningún caso, el seguro obligatorio cubre los daños materiales o personales que sufra el propio conductor, pero sí protege a quienes le acompañaban en el vehículo cuando ocurrió la colisión.

¹⁰⁵ Esta Orden, al indicar que sólo es de aplicación obligatoria en la Red de Carreteras del Estado no tiene ningún sentido. Véase <http://www.carreteros.org/normativa/travesias/reductores/apartados/nota.htm>.

Sin embargo, frente a quienes dicen que no se debe acatar en los municipios, debemos argumentar que en tanto los municipios no hagan uso de la vinculación negativa de la ley (otorgada en la Carta Europea de la autonomía local hecha en Estrasburgo 15/10/1985 y publicada en el BOE nº47 de 24/02/1989) para redactar sus OO.MM. al respecto de los reductores, (cumpliendo los mínimos de la existente norma a nivel estatal), deberán regirse precisamente por la vigente Orden FOM/3053/2008.

alerta en carreteras de la Red de Carreteras del Estado (BOE núm. 261, de 29 de octubre).

- 2009 Real Decreto 818/2009**, de 8 de mayo, **por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores** (BOE núm. 138, de 8 de junio).
- 2009 Resolución** de 1 de junio, **de la Dirección General de Tráfico, por la que se aprueba el Manual de Señalización Variable** (BOE núm. 143, de 13 de junio).
- 2010 Real Decreto 170/2010**, de 19 de febrero, **por el que se aprueba el Reglamento de centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores** (BOE núm. 54, de 3 de marzo).
- 2010 Real Decreto 750/2010**, de 4 de junio, **por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos** (BOE núm. 153, de 24 de junio).
- 2010 Real Decreto 866/2010**, de 2 de julio, **por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos** (BOE, núm. 170, de 14 de julio).
- 2010 Orden ITC/1992/2010**, de 14 de julio, **por la que se determinan las condiciones técnicas que deben cumplir las láminas de material plástico destinadas a ser adheridas a los vidrios de seguridad y materiales para acristalamiento de los vehículos en servicio** (BOE) núm. 179, de 24 de julio).
- 2010 Orden INT/3215/2010**, de 3 de diciembre, **por la que se regula la comunicación del conductor habitual y del arrendatario a largo plazo al Registro de Vehículos** (BOE núm. 304, de 15 de diciembre).
- 2010 Orden INT/3022/2010**, de 23 de noviembre, **por la que se regula el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico** (BOE núm. 285, de 25 de noviembre).
- 2011 Orden INT/314/2011**, de 1 de febrero, **sobre empresas de seguridad privada**¹⁰⁶ (BOE núm. 42, de 18 de febrero).
- 2011 Real Decreto 345/2011**, de 11 de marzo, **sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado** (BOE núm. 61, de 12 de marzo). Fue modificado en 2022.

Dado que el art. 5.2 RGCir indica que: “No se considerarán obstáculos en la calzada los resaltos en los pasos para peatones y bandas transversales, siempre que cumplan la **regulación básica establecida al efecto por el Ministerio de Fomento (hoy en día: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana)** y se garantice la seguridad vial de los usuarios y, en particular de los ciclistas” podríamos pensar que esa regulación básica es la que figura en la Orden.

Por otra parte, en 2014 entró en vigor la Norma 8.1-IC, de la Instrucción de Carreteras, y en su apartado 7.10.2) después de señalar que para que en un paso de peatones tenga prioridad para estos, el paso tiene que estar en poblado (es decir, es de competencia municipal), pasa a indicar que “En pasos de peatones sobreelevados (reductor trapezoidal) se seguirán las indicaciones de la Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras de la Red de Carreteras del Estado (Orden FOM/3053/2008)”. En esa norma se indica que en los reductores de velocidad de tipo trapezoidal se colocará inmediatamente antes del paso una señal S-13 de paso peatonal.

También los ayuntamientos, de acuerdo con el art. 5.2 RGCir, debieran respetar la regulación básica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana cuando coloquen reductores de velocidad tipo “lomo de asno” o Bandas Transversales de Alerta.

¹⁰⁶ Tiene interés en materia de seguridad vial porque se ocupa del transporte de fondos, objetos valiosos, peligrosos y explosivos.

- 2011 Eliminación de los límites de velocidad a los conductores noveles.** Orden PRE/629/2011, de 22 de marzo, por la que se modifican los Anexos XI y XII del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre (BOE núm. 72, de 25 de marzo)¹⁰⁷.
- 2011 Resolución de 2 de marzo de 2011, de la Dirección General de Tráfico, por la que se anuncia la puesta en servicio del número 011 sobre "Información del tráfico y auxilio en carretera"**¹⁰⁸ (BOE núm. 58, de 9 de marzo).
- 2011 Orden INT/2323/2011,** de 29 de julio, **por la que se regula la formación para el acceso progresivo al permiso de conducción de la clase A** (BOE núm. 209, de 31 de agosto).
- 2011 Ley 26/2011,** de 1 de agosto, **de adaptación normativa a la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad** (BOE núm. 184, de 2 de agosto).
- 2011 Real Decreto 1276/2011,** de 16 de septiembre, **de adaptación normativa a la Convención Internacional sobre los derechos de las personas con discapacidad** (BOE núm. 224, de 17 de setiembre).
- 2012 Real Decreto 662/2012,** de 13 de abril, **por el que se establece el marco para la implantación de los sistemas inteligentes de transporte (SIT) en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte** (BOE núm. 90, de 14 de abril).
- 2012 Orden Circular 32/2012, del Ministerio de Fomento,** de 14 de diciembre, **conteniendo una Guía de Nudos Viarios**¹⁰⁹.
- 2013 Real Decreto 128/2013,** de 22 de febrero, **sobre ordenación del tiempo de trabajo para los trabajadores autónomos que realizan actividades móviles de transporte por carretera** (BOE núm. 47, de 23 de febrero).
- 2013 Real Decreto Legislativo 1/2013,** de 29 de noviembre, por el que se aprueba el **Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social** (BOE núm. 289, de 03 de diciembre).
- 2014 Manual del Sistema de Señalización Turística Homologada en las carreteras estatales,** publicado de forma conjunta por los Ministerios de Industria, Energía y Turismo, y Fomento, en el mes de noviembre.
- 2014 Real Decreto 97/2014,** de 14 de febrero, **por el que se regular las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español** (BOE núm. 50, de 27 de febrero).

¹⁰⁷ Esta Orden suprime, desde el 26 de marzo, el límite de velocidad de 80 kilómetros por hora que los conductores noveles tenían que respetar durante su primer año de conducción. No obstante, se mantiene la obligación de llevar en el vehículo la señal "L" que indica que es conductor novel. Estuvo vigente desde 1974, es decir, 37 años. Desde 2011 el legislador no aprovechó para corregir el art. 52.1.c) RGCir que sigue diciendo que sobre las velocidades máximas prevalecerán las que se fijen a los conductores noveles.

¹⁰⁸ El centro de atención de las llamadas desde el cual se presta este servicio se encuentra ubicado en Madrid.

¹⁰⁹ Reúne en un único documento un conjunto de orientaciones generales válidas para todo tipo de nudos viarios, diferenciando posteriormente las características y aplicaciones de cada tipo en particular definido por sus peculiaridades propias.

- 2014 Orden FOM/534/2014**, de 20 de marzo, **por la que se aprueba la norma 8.1-IC señalización vertical de la Instrucción de Carreteras** (BOE, núm. 83, de 5 de abril).
- 2014 Ley 5/2014**, de 4 de abril, **de Seguridad Privada** (BOE núm. 83, de 5 de abril). Se ocupa del transporte de objetos valiosos, de armas y de explosivos.
- 2014 Real Decreto 339/2014**, de 9 de mayo, **por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de las bicicletas y otros ciclos y de sus partes y piezas**.
- 2014 Orden INT/2223/2014**, de 27 de octubre, (BOE núm. 289, de 29 de noviembre), **por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico**¹¹⁰.
- 2014 Orden FOM/2523/2014**¹¹¹, de 12 de diciembre, **por la que se actualizan determinados artículos del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para Obras de Carreteras y Puentes, relativos a materiales básicos, a firmes y pavimentos, y a señalización, balizamiento y sistemas de contención de vehículos** (BOE núm. 3, de 3 de enero de 2015).
- Fue modificada por la **Orden FOM/510/2018**, de 8 de mayo,
- 2015 Ley 4/2015**, de 27 de abril, **del Estatuto de la víctima del delito**¹¹² (BOE núm. 101, de 28 de abril)
- 2015 Ley 35/2015**, de 22 de septiembre, **de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación** (BOE núm. 228, de 23 de setiembre).
- 2015 Ley 37/2015**, de 29 de septiembre, **de carreteras** (BOE núm. 234, de 30 de setiembre).¹¹³
- 2015 Real Decreto Legislativo 6/2015**, de 30 de octubre, **por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial** (BOE núm. 261, de 31 de octubre).
- 2015 Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales**¹¹⁴. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio ambiente. Publicado el 31 de diciembre. Segunda edición revisada y ampliada. La primera se publicó en 2006.

¹¹⁰ Al igual que existe una Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC), debiera crearse otra que se dedicase a investigar los accidentes de circulación y emitiera recomendaciones sobre cómo evitarlos.

¹¹¹ Contiene numerosas descripciones de elementos de balizamiento retrorreflectantes: panel direccional, hito de arista, hito de vértice, baliza cilíndrica y captafaro vertical. En el caso de los paneles direccionales sus dimensiones y diseño están indicados en la Norma 8.1-IC "Señalización vertical".

¹¹² El Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, señala que con esta Ley se tutelan de modo más eficaz los derechos procesales, morales y económicos de las víctimas de accidentes de tráfico.

¹¹³ Contiene definiciones sobre los que se considera carreteras y lo que no. Tenemos que tener muy presente la definición de carretera en el TRLTSV, apartado 65, ya que es el único texto legal que indica que para que sea considerada carretera **tiene que estar pavimentada**.

¹¹⁴ Están relacionadas con la Disposición Adicional Séptima del TRLTSV que se ocupa de la responsabilidad en accidentes de tráfico por atropellos de especies cinegéticas.

- 2016 Orden FOM/273/2016**, de 19 de febrero, **por la que se aprueba la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras** (BOE núm. 55, de 4 de marzo).
- 2016 Orden FOM/298/2016**, de 15 de febrero, **por la que se aprueba la norma 5.2 - IC drenaje superficial de la Instrucción de Carreteras** (BOE núm. 60, de 10 de marzo de 2016).
- 2016 Real Decreto 639/2016**, de 9 de diciembre, **por el que se establece un marco de medidas para la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos**¹¹⁵ (BOE» núm. 298, de 10 de diciembre).
- 2016 Reglamento UE 168/2013**. Desde su entrada en vigor, el 01.01.2016 **los ciclomotores han pasado a ser vehículos de motor, al tener aplicación directa el Reglamento en España**.
- 2017 Real Decreto 563/2017**, de 2 de junio, **por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan por territorio español** (BOE núm. 137, de 9 de junio).
- 2017 Real Decreto 920/2017**, de 23 de octubre, **por el que se regula la Inspección Técnica de Vehículos** (BOE núm. 271, de 8 de noviembre).
- 2018 Real Decreto 1514/2018**, de 28 de diciembre, **modificando velocidades**. Rebajó a 90 km/h la velocidad máxima en todas las carreteras convencionales, independientemente de que tuvieran o no arcén o de que su trazado estuviera o no acondicionado según los criterios actuales (BOE núm. 314, de 29 de diciembre).
- 2019 Ley Orgánica 2/2019**, de 1 de marzo, **de modificación del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente**¹¹⁶. (BOE núm. 53, de 2 de marzo).
- 2021 Resolución** de 22 de febrero de 2021, de la DGT, por la que se crea el **Punto de Acceso Nacional sobre información mínima universal sobre el tráfico en relación con la seguridad vial**, así como el suministro de servicios de información de tráfico en tiempo real (BOE núm. 63, de 15 de marzo).
- 2021 Real Decreto 159/2021**, de 16 de marzo, **por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas** (BOE núm. 65, de 17 de marzo).
- 2021 Real Decreto 265/2021**, de 13 de abril, **sobre los vehículos al final de su vida útil** (BOE núm. 89, de 14 de abril).
- 2021 Real Decreto 284/2021**, de 20 de abril, **por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera** (BOE núm. 98, de 24 de abril).
- 2021 Orden TMA/851/2021**, de 23 de julio, **por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados** (BOE núm. 187, de 6 de agosto).

¹¹⁵ Tra(n)sponse a la legislación española la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos. Estos son: la electricidad, el hidrógeno, los biocarburantes, el gas natural y el gas licuado del petróleo (GLP), así como su eventual uso simultáneo y combinado, por ejemplo, mediante sistemas de tecnología mixta, y el propósito de la Directiva y de este Real Decreto es que se conviertan en combustibles alternativos al petróleo a largo plazo.

¹¹⁶ La reforma incluyó el contenido de la Instrucción 10/2011 de la Fiscalía General del Estado sobre seguridad vial y a los Dictámenes 2/2016 y 1/2021 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial que es de especial transcendencia, porque en él se diferencian los usuarios vulnerables (peatón, ciclista y motorista) de los usuarios especialmente vulnerables (niños, ancianos y personas con discapacidades). La FSCSV utiliza también el término "personas desvalidas".

- 2021 Ley 7/2021¹¹⁷**, de 20 de mayo, **de cambio climático y transición energética** (BOE núm. 121, de 21 de mayo).
- 2022 Orden TED/1009/2022¹¹⁸**, de 24 de octubre, **por la que se establecen el listado de instalaciones de suministro de combustibles y carburantes obligadas a instalar infraestructuras de recarga eléctrica y las excepciones e imposibilidades técnicas para su cumplimiento** (BOE núm. 256, de 25 de octubre).
- 2022 Catálogo Oficial de Señales Verticales de Circulación. Tomo I: Definición de las señales y Tomo II: Dimensiones de las señales.** Publicado en marzo por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
- 2024 Real Decreto 892/2024**, de 10 de septiembre, **por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos¹¹⁹** (BOE núm. 226, de 18 de septiembre).

NORMATIVA DE INTERÉS EUROPEA E INTERNACIONAL¹²⁰

- 1865 Ley de la Bandera Roja (Locomotive Act).** Se trataba de una ley que limitaba en el Reino Unido la velocidad de los nuevos automóviles a 3,2 km/h en las zonas urbanas y a 6,5 km/h por los caminos y carreteras fuera de la ciudad, y que obligaba a llevar siempre una tripulación de tres personas: un conductor, un fogonero y un hombre que caminaba delante del automóvil agitando una bandera roja (en el momento de la publicación sólo circulaban algunas locomotoras por los caminos)¹²¹.
- 1909 Convenio¹²² internacional¹²³ relativo a la circulación de automóviles**, firmado en París el 11 de octubre de 1909 (Gaceta de Madrid, núm. 118, de 27 de abril de 1912).
- 1921 Conferencia Internacional¹²⁴ sobre circulación por carretera**, celebrada en París del 05 al 12 de octubre. Sus conclusiones fueron incorporadas a la normativa española **modificando el Reglamento provisional de policía y conservación de**

¹¹⁷ Obliga a que las estaciones de servicio con ventas superiores a los 10 millones de litros de gasolinas y gasóleos en 2019 deberán instalar al menos un punto de recarga de potencia igual o superior a 150 kW. Más de 200 gasolineras están incluidas en este grupo.

¹¹⁸ Esta norma regula los procedimientos para determinar las gasolineras cuyos titulares están obligados a instalar infraestructuras de recarga eléctrica, así como las excepciones.

¹¹⁹ Define Vehículo Histórico (VH) como todo vehículo reconocido expresamente como tal por la Administración por reunir todas las condiciones exigidas en el presente reglamento.

¹²⁰ El "Global Forum for Road Traffic Safety. (WP. 1)" sustituyó en 2017 al WP. 1 (Working Party on Road Safety / Grupo de Trabajo 1) que había sido creado en 1988, que a su vez había sustituido a otro que existía desde 1950. Es el único organismo permanente de la ONU que centra su interés en la seguridad vial. Es el guardián de los instrumentos legales de la ONU en el campo de la seguridad vial. Está integrado en la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, dentro de su División de Transportes. Tiene su sede en Ginebra.

¹²¹ No sólo se aprobó por motivos de seguridad vial. Se supo más tarde que algunos grupos de presión (diligencias y ferrocarriles) temiendo ser perjudicados presionaron a los legisladores para su aprobación.

¹²² El término "Convenio" se utiliza principalmente para tratados multilaterales formales con un número elevado de partes. Suelen estar abiertos a la participación de la comunidad internacional en su conjunto, o a la de un gran número de Estados.

En este Convenio se aprobaron las cuatro primeras señales de tráfico: tajea transversal, cruce, pasos a nivel y curva. Estas señales ya tenían incluso precedentes más completos. Así el Automóvil Club de Alsacia-Lorena, entonces ocupado por Alemania, publicó, en 1904, 8 señales de advertencia: curva a la derecha, curva a la izquierda, cruce peligroso, pendiente descendente sinuosa, lomo de burro, badén, paso a nivel y pendiente descendente.

¹²³ No tenía carácter mundial ya que era enteramente europea.

¹²⁴ Las "Conferencias Internacionales" reúnen participantes de diversos países y por lo general también de diversas instituciones internacionales (organizaciones intergubernamentales, organismos no gubernamentales...), y con frecuencia allí se abordan temas concretos. Las declaraciones o resoluciones se suelen establecer por consenso y sus conclusiones acaban siendo incorporadas, en muchos casos, al derecho interno de los países participantes.

carreteras y caminos vecinales¹²⁵ (Gaceta de Madrid núm. 329, de 25 de noviembre de 1922).

1926 Convenio para la circulación internacional¹²⁶ **por carreteras**, firmado en París el 24 de abril de 1926 (Gaceta de Madrid núm. 85, de 26 de marzo de 1927).¹²⁷

1926 Convenio Internacional para la circulación de automóviles, firmado en París el 24 de abril de 1926 (Gaceta de Madrid núm. 801, de 22 de marzo de 1930)¹²⁸.

1931 Convenio sobre unificación de señalamiento en carreteras¹²⁹, firmado en Ginebra el 30 de marzo de 1931 (Gaceta de Madrid, núm. 95, de 5 de abril de 1933).

¹²⁵ Modificó varios artículos del Reglamento de Conservación de Carreteras, todos ellos referidos a normas de comportamiento en la circulación: ocupación de la calzada por parte de animales; adelantamiento de vehículos a otros o a animales; cesión de paso en cruces a animales y vehículos que vengán por la derecha; forma de conducir los animales evitando que corran en las inmediaciones de otros de su misma especie o de las personas que vayan a pie; aparato advertidor en velocípedos; cesión del paso por los peatones al entrar en la calzada, a los vehículos, incluidos los de tracción animal y a los animales; regulación de los convoyes de vehículos, incluidos los de tracción animal; luces obligatorias en los vehículos, incluidas las bicicletas, desde el anochecer; el tránsito de ganado; la distancia entre rebaños, señalización de las cañadas con postes indicadores y la necesidad de llevar luces de noche; medidas de los vehículos y de su carga; velocidades de los vehículos incluidos los que llevan remolque; llantas de los vehículos y el peso máximo que deben soportar las ruedas.

¹²⁶ Las dos Convenciones de París tenían carácter universal.

¹²⁷ Consta de apenas 14 artículos y sólo los 8 primeros se ocupan de la circulación vial. El art. 1º se ocupa de su aplicación; el 2º de la conducción de vehículos, bestias de carga, tiro o silla y exige siempre la presencia de al menos un conductor; el 3º se ocupa del estado y posición del conductor y otorga preferencia a los vehículos y animales sobre los peatones; el 4º establece el sentido de la marcha; el 5º se ocupa de los cruces entre vehículos y animales y los pases (adelantamientos); el 6º dispone como actuar en las bifurcaciones y cruces de carretera; el 7º de las señales luminosas y el 8º de esas señales en los velocípedos.

¹²⁸ Actualiza del Convenio de 1909. Fue firmado inicialmente por 40 estados y sigue vigente en más de 50 países. Aunque también es breve ya que consta de sólo 17 artículos es mucho más rico en normativa con respecto al Convenio para la Circulación Internacional por Carretera de 1909. El art. 1º establece a quien se aplica el Convenio; el 2º define lo que es un automóvil; el 3º detalla las características que debe reunir un automóvil para ser admitido a la circulación internacional; el 4º exige que se lleve un certificado, según el modelo contenido en los anexos A y B, que acredite esas características; el 5º describe el distintivo que deben llevar en la parte posterior de forma bien visible para indicar el país o territorio de donde proviene siguiendo el modelo del Anexo B; el 6º prohíbe que los vehículos sean conducidos por menores de 18 años y además los conductores deben tener cualidades que ofrezcan garantía suficiente; el 7º exige que esas cualidades se demuestren mediante la exhibición de un permiso de conducción contemplado en los anexos D y E del Convenio permitiendo de ese modo el reconocimiento mutuo de permisos; el 8º recuerda la obligación por parte del conductor de respetar las Leyes y Reglamentos en vigor en el país por el que circula y la posibilidad de que las autoridades entreguen en las aduanas un extracto de esas Leyes y Reglamentos; el 9º señala que los Estados deben colocar las señales que figuran en el Anexo F del Convenio, el 10º indica a los Estados contratantes que deben informar sobre los titulares de permisos que hayan cometido alguna falta en relación con las Leyes y Reglamentos del país por el que circulen; seguidamente en los artículos 11 al 17 vienen varias disposiciones finales sobre la firma y ratificación del Convenio; finalmente figuran varios anexos al Convenio. España, en aquel momento, no era miembro de la ONU.

¹²⁹ El Convenio de Ginebra de 1931 logró uniformar la señalización y añadir una serie de señales reguladoras e informativas, normalizándose también los colores de las mismas. Por ejemplo, el color rojo era determinante en las señales de prohibición, pero no en las de peligro, que debían tener algún símbolo. Se fijaron 26 tipos. Sin embargo, no se ocupó de la regulación semafórica ni de las marcas viales ya que todavía no tenían demasiada implantación. Aunque acudieron pocos países, sus disposiciones fueron muy bien aceptadas por la mayoría de las naciones europeas y muchas señales aún siguen usándose hoy en día. Este sistema básico fue aprobado por España por Ley en 1933, siendo una posterior Instrucción de Carreteras la que concretó los modelos de las señales y las normas para su correspondiente colocación.

1948 Declaración¹³⁰ Universal de Derechos Humanos¹³¹, aprobada por Resolución 217 A (III) del 10 de diciembre de 1948, de la Asamblea General de la ONU, reunida en París.¹³²

1949 Convenio sobre la circulación por carretera¹³³, firmado en Ginebra el 19 de setiembre de 1949¹³⁴ (Gaceta de Madrid núm. 88, de 12 abril 1958; fe de erratas núm. 123, de 23 de mayo de 1958). España se adhirió el 13.02.1958 y surtió efectos el 13.05.1959¹³⁵.

1949 Protocolo¹³⁶ de Ginebra relativo a las señales de carreteras, de 19 de setiembre de 1949 (Gaceta de Madrid núm. 88, de 12 abril de 1958). Se enmendó en 1964.

¹³⁰ Como su nombre indica, la Declaración Universal es una declaración de intenciones, pero **desprovista de fuerza jurídica**. En su preámbulo queda patente esta característica, refiriéndose a su contenido como "ideal común por el que todos los pueblos y naciones deben esforzarse, a fin de que tanto los individuos como las instituciones, inspirándose constantemente en ella, promuevan, mediante la enseñanza y la educación, el respeto a estos derechos y libertades". Su texto "insta al esfuerzo", pero no incluye mecanismos que obliguen al cumplimiento de sus contenidos. Esta Declaración se sometió a votación el 10 de diciembre de 1948 en París, y fue aprobado, por los que entonces eran los 58 Estados miembros de la Asamblea General de la ONU, con 48 votos a favor y las 8 abstenciones de la Unión Soviética, de los países de Europa del Este, de Arabia Saudí y de Sudáfrica. Además, otros dos países miembros no estuvieron presentes en la votación.

¹³¹ En su artículo 13 figura:

"1. Toda persona tiene derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado.

2. Toda persona tiene derecho a salir de cualquier país, incluso el propio, y a regresar a su país".

Aunque no es un documento obligatorio ni vinculante para los Estados, la Constitución Española de 1978 reconoce la Declaración: "Las normas relativas a los derechos fundamentales y a las libertades que la Constitución reconoce se interpretarán de conformidad con la Declaración Universal de Derechos Humanos y los tratados y acuerdos internacionales sobre las materias ratificados por España".

¹³² El art. 10.2 CE señala: "Las normas relativas a los derechos fundamentales y a las libertades que la Constitución reconoce se interpretarán **de conformidad con la Declaración Universal de Derechos Humanos** y los tratados y acuerdos internacionales sobre las mismas materias ratificados por España". Con lo cual España le da fuerza jurídica a esa Declaración.

¹³³ Desde el punto de vista jurídico los dos Convenios de París, han sido sustituidos en España por la Convención de Ginebra de 1949 y sus Protocolos anexos.

Una de las definiciones más interesantes que contiene es: "A los efectos de ésta Convención, la expresión **circulación internacional**, significa toda circulación que implique el paso de una frontera por lo menos"

¹³⁴ Fue firmado por 17 Estados. En la actualidad está vigente en más de 120 países y revoca, entre los Estados contratantes y adherentes, el convenio de París de 1926.

Este Convenio desarrolló los principios establecidos en el anterior de París de 1926, con arreglo a la evolución observada en la industria del automóvil, mostrando una preocupación creciente por la seguridad de la circulación vial. No introduce señales de tráfico, pero establece que los Estados deberán homogeneizar su señalización, y utilizarla en la medida estrictamente necesaria.

Son pocas las normas de circulación introducidas por este Convenio, y no se fue mucho más allá de las precauciones que deben adoptarse en el cruce de vehículos, las reglas de prioridad y las normas de iluminación. También se ocupó de las condiciones técnicas de equipamiento de automóviles y de remolques en circulación internacional.

¹³⁵ Aquí nos encontramos con una cuestión jurídica bastante complicada. España ha ratificado este Convenio y no lo ha hecho con la Convención de la Circulación Vial de Viena de 1968. Sin embargo, la Ley de Bases de Tráfico de 1989, el Reglamento General de la Circulación de 1992 y otras numerosas disposiciones se refieren expresamente a que han incorporado las disposiciones aprobadas en Viena. ¿Qué sucede en el caso de que entre en contradicción lo dispuesto en Ginebra con lo dispuesto en Viena? Debiera prevalecer lo dispuesto en Ginebra porque un tratado internacional tiene primacía sobre una ley nacional teniendo en cuenta además que el Convenio de Viena no llegó a ser ratificado por España.

¹³⁶ El término «Protocolo» se utiliza para acuerdos menos formales que los que reciben la denominación de «Tratado» o «Convenio». Un "Protocolo facultativo" de un tratado es un instrumento que establece derechos y obligaciones adicionales a un tratado. Es de carácter independiente y está sujeto a una ratificación aparte. Estos protocolos permiten a las partes del tratado establecer entre ellos un marco de obligaciones que van más allá que el tratado general y con las que pueden no estar de acuerdo todas las partes, con lo que se crea un «sistema de dos niveles».

El Protocolo sobre señales se elaboró al comprobarse que no era posible llegar, en aquel momento, a un acuerdo sobre un sistema mundial uniforme de señales de carretera que fuese aceptable para todos los países interesados. Clasificó las señales en:

- Señales de Peligro

- 1950 Acuerdo Europeo¹³⁷ complementando la Convención sobre la circulación por carretera de 1949 y el Protocolo sobre Señalización Vial de 1949**, puesto a la firma el 16 de setiembre de 1950 (ratificado por España el 09 de junio de 1960).
- 1950 Acuerdo Europeo sobre la aplicación del artículo 23 del Convenio de 1949 sobre las dimensiones y pesos de los vehículos autorizados a circular por ciertas carreteras de las partes contratantes**, puesto a la firma el 16 de setiembre de 1950¹³⁸.
- 1950 Grupo de Trabajo para prevenir los accidentes de tráfico.** Fue establecido por el Sistema de Naciones Unidas, a través de la UNECE.
- 1950 Convenio para la Protección de los Derechos Humanos y de las Libertades Fundamentales, del Consejo de Europa¹³⁹** firmado en Roma el 04 de noviembre de 1950, ratificado el 26.09.1979 (BOE núm. 243, de 10 de octubre).
- 1953 Artículo 2 del Protocolo¹⁴⁰ núm. 4 añadido al Convenio para la Protección de los Derechos Humanos** y que fue firmado en Estrasburgo el 16 de setiembre de 1953¹⁴¹.
- 1954 Convenio sobre Facilidades Aduaneras para el Turismo**, firmado en Nueva York el 04 de junio de 1954 y ratificado por España el 31 de julio de 1958 (BOE núm. 282, de 25 de noviembre de 1958).¹⁴²
- 1954 Convenio sobre formalidades aduaneras para la importación temporal de vehículos particulares por carretera¹⁴³**, firmado en Nueva York el 04 de junio de 1954, ratificado por España el 31 de julio de 1958 (BOE núm. 293, de 8 de diciembre de 1958).
- 1955 Acuerdo sobre señales para trabajos camineros, por el que se modifica el Acuerdo europeo del 16 de septiembre de 1950 que suplementa el Convenio de 1949 sobre tráfico por carretera y el Protocolo de 1949 sobre signos y**

- Señales Preceptivas de prohibición u obligación
- Señales Informativas

¹³⁷ En la página www.unece.org (Comisión Económica para Europa) se pueden ver todas las convenciones y acuerdos depositados en dicha Comisión y comprobar quienes son los firmantes y quienes los han ratificado

¹³⁸ España no figura entre las 9 partes contratantes, todos países europeos.

¹³⁹ Véase la Resolución de 5 de abril de 1999, de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Asuntos Exteriores, por la que se hacen públicos los textos refundidos del Convenio para la protección de los derechos y de las libertades fundamentales, hecho en Roma el 4 de noviembre de 1950 y el protocolo adicional al Convenio, hecho en París el 20 de marzo de 1952. (BOE núm. 108, de 6 de mayo de 1999).

El Convenio fue ratificado por España el 04.10.1979 (BOE núm. 243, de 10 de octubre de 1979).

Ni la Declaración de la ONU ni el Convenio Europeo de Derechos Humanos contemplan el derecho a entrar en el territorio de otro país ya que uno de los principios reconocidos de la soberanía de los Estados es el derecho a decidir sobre las condiciones de ingreso.

¹⁴⁰ Un "Protocolo de enmienda" es un instrumento que incluye disposiciones para modificar uno o varios tratados anteriores.

¹⁴¹ Ese artículo consagra la libertad de circulación dentro del propio país y el derecho a abandonarlo y sólo podrán ser restringidos por una ley democrática.

¹⁴² Una bicicleta sin motor es considerada un efecto personal y por ello se la libera del pago de derechos y gravámenes si se importa temporalmente por motivos de turismo.

¹⁴³ Instaura la "Libreta de paso por las aduanas" conocida internacionalmente como "Carnet de passages en douanes" (CPD). El CPD permite a los viajeros importar temporalmente el vehículo sin tener que realizar, en cada puesto fronterizo de entrada a un país, el depósito en metálico de una fianza que garantice el pago de los derechos arancelarios y/o impuestos de importación. Básicamente el Carnet es una garantía internacional del pago de dichos conceptos, en caso de que el vehículo no sea reexportado. En España es emitido por el RACE. Es exigido en numerosos países fuera del Espacio Económico Europeo.

señales camineros. Ginebra, 16 de diciembre de 1955¹⁴⁴ (ratificado por España el 09 de junio de 1960).

1956 Convenio Aduanero relativo a la importación temporal de vehículos comerciales de carretera y Protocolo de firma, firmado en Ginebra el día 18 de mayo de 1956, al que se adhirió España el 17.11.1958 (BOE núm. 94, de 20 de abril de 1959).

1957 Acuerdo Europeo relativo a las Señales sobre el Pavimento de las Carreteras, puesto a la firma en Ginebra el 13 de diciembre de 1957, depositado por España el 03 de enero de 1961 y entrada en vigor el 03 de abril de 1961 (BOE núm. 86, de 11 de abril de 1961).

1957 Acuerdo relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR). Tiene por objeto garantizar el mayor nivel posible de seguridad en el transporte de mercancías peligrosas a un coste aceptable. Define qué sustancias peligrosas pueden transportarse internacionalmente y cuáles no, establece las condiciones en las que pueden transportarse y establece requisitos para las operaciones de transporte, la formación de los conductores y la construcción y homologación de vehículos. Hasta 2019 era un acuerdo europeo, desde esa fecha es un acuerdo mundial.

1958 Acuerdo relativo a la adopción de requisitos técnicos uniformes para los vehículos con ruedas, el equipo y los repuestos que puedan colocarse o utilizarse en vehículos con ruedas y las condiciones necesarias para el reconocimiento recíproco de la homologación basada en estos requisitos y reglas, puesto a la firma en Ginebra, el 20 de marzo de 1958 (ratificado por España el 11 de agosto de 1961¹⁴⁵).

1964 Instrumento de ratificación¹⁴⁶ del Convenio Aduanero relativo al Cuaderno A. T. A. para admisión temporal de mercancías¹⁴⁷, de 5 de marzo. Entró en vigor el 07 de julio de 1964 (BOE núm. 241, de 7 de octubre).

1966 Instrumento de Ratificación de España del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, hecho en Nueva York el 19 de diciembre de 1966 (BOE núm. 103, de 30 de abril de 1977).¹⁴⁸

¹⁴⁴ Colección de tratados de las Naciones Unidas: <https://treaties.un.org>.

¹⁴⁵ Colección de tratados de las Naciones Unidas: <https://treaties.un.org>

¹⁴⁶ La «ratificación» designa el acto internacional mediante el cual un Estado indica su consentimiento en obligarse por un tratado, siempre que las partes la hayan acordado como la manera de expresar su consentimiento. En el caso de tratados multilaterales, el procedimiento normal consiste en que el depositario recoja las ratificaciones de todos los Estados y mantenga a todas las partes al corriente de la situación. La necesidad de firma sujeta a ratificación concede a los Estados el tiempo necesario para lograr la aprobación del tratado en el plano nacional, y para adoptar la legislación necesaria para la aplicación interna del tratado.

¹⁴⁷ A.T.A. (combinación del francés y del inglés: Admission Temporaire/Temporary Admission). Es un documento de admisión temporal que permite que las mercancías puedan viajar fuera de las fronteras nacionales con el fin de:

- Ser expuestas en ferias y exposiciones.
- Ser utilizadas para la realización de trabajos o servicios de tipo profesional.
- Ser presentadas como muestras comerciales por representantes.

Sin pagar derechos arancelarios. Son expedidos por las Cámaras de Comercio.

¹⁴⁸ Su art. 12 contiene lo siguiente: “1. Toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tendrá derecho a circular libremente por él y a escoger libremente en él su residencia”.

- 1968** *Convención¹⁴⁹ de Viena sobre la Circulación Vial¹⁵⁰*, de 8 de noviembre (firmada por España el 08 de noviembre de 1968, pero no ratificada por nuestro país).
- 1968** *Convención de Viena sobre la Señalización Vial*, de 8 de noviembre de 1968¹⁵¹ (firmada por España ese mismo día, aunque no fue ratificada por nuestro país)¹⁵².
- 1970** *Control de los gases de escape*. Se publicó el 20 de marzo, la Directiva del Consejo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de medidas que deben adoptarse contra la contaminación del aire causada por los gases procedentes de los motores de explosión con los que están equipados los vehículos a motor¹⁵³.
- 1970** *Acuerdo sobre el transporte internacional de productos alimenticios perecederos y sobre el equipo especial que debe utilizarse en dicho transporte (ATP)*. Establece prescripciones uniformes para la conservación de la calidad de los productos alimenticios perecederos destinados al transporte internacional y define normas y estándares uniformes para el equipo especial de transporte necesario. También establece marcas distintivas uniformes que deben colocarse en los vehículos especialmente equipados. La conformidad del equipo se demuestra mediante un certificado internacional y una placa ATP colocada en el vehículo que facilita el transporte al evitar controles repetitivos.
- 1971** *Acuerdo europeo complementario a la Convención de Viena sobre Circulación Vial*, abierto a la firma el 01 de mayo de 1971 (no fue firmado por España). Entró en vigor el 03 de agosto de 1979.
- 1971** *Acuerdo europeo complementario a la Convención de Viena sobre Señalización Vial*, abierto a la firma el 01 de mayo de 1971 (no fue firmado por España).

¹⁴⁹ Es un término sinónimo de "Convenio" y de "Tratado".

¹⁵⁰ Puede descargarse la versión consolidada de 2006 y el Acuerdo Europeo complementario en http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Conv_road_traffic_SP.pdf

¹⁵¹ Fue firmado en Viena por 37 Estados, y actualmente está en vigor en cerca de 100. En relación con estos últimos, el convenio hace que se anulen entre sí los efectos de los convenios de 1926 y de 1949, una vez ratificado y depositado el instrumento de ratificación.

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A52004IE1630>)

El texto de esta Convención está más elaborado desde el punto de vista de la regulación de la circulación vial, dedicándole un capítulo con treinta artículos y regulando las maniobras que constituyen el núcleo esencial de los códigos modernos. Más allá de las preocupaciones minimalistas de los convenios anteriores, limitadas al cruce de vehículos y a su señalización, el Convenio de 1968, además de establecer los principios que deben observar los conductores en las maniobras de mayor riesgo (esto es, adelantamiento, cambio de dirección, precauciones que deben observarse en relación con los peatones), llegó hasta el punto de regular la parada, el estacionamiento, la entrada y salida de pasajeros, la circulación en túneles, y, en suma, todas las situaciones típicas de la conducción por carretera. Este Convenio fue más lejos que los textos anteriores, obligando a los Estados contratantes y adherentes a adaptar el fondo de sus disposiciones legales a las normas de conducción en él establecidas, con la ventaja de que los conductores, al desplazarse a otros países adherentes, estarían familiarizados con lo esencial de las normas de conducción. No obstante, quedó abierta la posibilidad de que los Estados rechazaran modificaciones del Convenio.

¹⁵² Hoy en día, al no existir cláusula derogatoria en las Convenciones de 1968 ni en sus modificaciones posteriores siguen vigentes: la de Ginebra de 1949 y tanto la de Circulación como la de Señalización Vial de Viena de 1968. **Es interesante destacar que éstas dos últimas son distintas, aunque su discusión y aprobación se hicieron en paralelo.** Así, hay países que sólo ratificaron la de Ginebra como es el caso de España que no ratificó las de Viena. Sin embargo, estas últimas se aplican también en nuestro país porque así lo dispuso la Ley de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, de 1989.

¹⁵³ Ya habían legislado antes Alemania (1968) y Francia (1969).

- 1971** *Convenio sobre la Ley aplicable en materia de Accidentes de Circulación por carretera*, hecho en La Haya el 4 de mayo de 1971. Aprobado y ratificado por España el 4 de septiembre de 1987 (BOE núm. 264, de 4 de setiembre).
- 1973** *Protocolo sobre Señalización Horizontal*, adicional al Acuerdo Europeo complementario de la Convención sobre Señalización Vial, abierto a la firma en Ginebra el 01 de marzo de 1973 (no fue firmado por España). Entró en vigor el 25 de abril de 1985.
- 1975** *Acuerdo sobre las exigencias mínimas para la emisión y la validez de los permisos de conducción*, puesto a la firma en Ginebra el 1 de abril de 1975 (no fue firmado por España y sólo tiene 7 partes contratantes, todos países europeos).
- 1975** *Acuerdo Europeo sobre las principales vías de tráfico internacional (AGR)*, hecho en Ginebra el 15 de noviembre de 1975. España todavía no se adhirió formalmente a este acuerdo¹⁵⁴.
- 1975** *Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los Cuadernos TIR (Convenio TIR)*. Establece el régimen internacional de tránsito aduanero que permite el transporte internacional de mercancías por carretera sin discontinuidad a través de tantos países firmantes sin pasar por los trámites aduaneros ni tener que realizar un depósito financiero en cada frontera. El acuerdo establece un sistema de garantía transfronteriza para cubrir los derechos e impuestos de cada operación de transporte. eTIR, lanzado como proyecto en 2003 (y establecidas sus bases legales en 2020) para garantizar plenamente el intercambio electrónico de datos entre las administraciones aduaneras, está en fase de implantación. El Convenio TIR supone una reducción considerable de los costes del transporte internacional y facilita el transporte internacional de mercancías.
- 1977** *Directiva 78/316/CEE del Consejo*, de 21 de diciembre de 1977¹⁵⁵, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros *sobre el acondicionamiento interior de los vehículos a motor (identificación de los mandos, luces-testigo e indicadores)*.
- 1982** *Instrumento de Adhesión*¹⁵⁶ *de España al Convenio Internacional sobre Armonización de los Controles de Mercancías en las Fronteras*, hecho en Ginebra el 21 de octubre de 1982. Madrid, 12.02.1986 (BOE núm. 48, de 25 de febrero de 1986). Es un Convenio marco que facilita el cruce internacional de fronteras para las mercancías transportadas mediante la armonización y reducción de las formalidades administrativas, y del número y duración de los controles fronterizos. Gracias a este principio de ventanilla única para los controles fronterizos, los operadores del transporte internacional de mercancías ahorran tiempo y dinero.
- 1988** *WP.1 on Road Traffic Safety (Grupo de Trabajo 1 sobre seguridad Vial)*. Sustituyó al Grupo de Trabajo sobre accidentes de carretera creado por la UNECE en 1950. Tenía su sede en Ginebra.

¹⁵⁴ Eso no impidió que tras la modificación de 1985 discurriesen 13 itinerarios internacionales por suelo español.

¹⁵⁵ Fue adaptada al progreso técnico (actualizada) por la Directiva 93/91/CEE de la Comisión, de 29.10.1993.

¹⁵⁶ La «adhesión» es el acto por el cual un Estado acepta la oferta o la posibilidad de formar parte de un tratado ya negociado y firmado por otros Estados. Tiene los mismos efectos jurídicos que la ratificación. En general, la adhesión se produce una vez que el tratado ha entrado en vigor.

- 1988** *Carta de los Derechos del Peatón*. Adoptada por el Parlamento Europeo en el mes de octubre.
- 1989** *Convención sobre los Derechos del Niño*¹⁵⁷. Desde entonces se celebra cada 20 de noviembre el **Día Internacional de los Derechos de la Infancia**.
- 1990** *Instrumento de Ratificación por parte de España del Convenio Relativo a la Importación Temporal*, hecho en Estambul el 26 de junio de 1990. Entró en vigor en España, el 18 de septiembre de 1997 (BOE núm. 246, de 14 de octubre).
- 1996** *Directiva 96/96/CE* del Consejo, de 20 de diciembre, relativa a las **inspecciones técnicas de los vehículos**.
- 1997** *Acuerdo relativo a la adopción de condiciones uniformes para la inspección técnica periódica de los vehículos de ruedas y el reconocimiento recíproco de las inspecciones*¹⁵⁸, hecho en Viena el 13 de noviembre.
- 1998** *Convenio 98/C 216/01*, establecido sobre la base del artículo K.3 del Tratado¹⁵⁹ de la Unión Europea, **sobre las decisiones de privación del derecho de conducir**¹⁶⁰ (DOCE C 216, de 10 de julio).
- 1998** *Acuerdo relativo al establecimiento de reglamentos técnicos mundiales aplicables a los vehículos de ruedas y a los equipos y partes*¹⁶¹ que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos, hecho en Ginebra el 25 de junio.
- 2000** *Directiva*¹⁶² **2000/30/CE** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de junio, relativa a las **inspecciones técnicas de los vehículos industriales en carretera**.
- 2000** *Carta*¹⁶³ **Europea de Salvaguardia de los Derechos Humanos en la Ciudad**¹⁶⁴, suscrita en Saint-Denis, el 18 de mayo de 2000.

¹⁵⁷ Fue ratificada por España el 31 de diciembre de 1990 (BOE núm. 313). Esta Convención es un tratado internacional de las Naciones Unidas a través del cual se reconoce que los niños tienen los mismos derechos que los adultos, y se subrayan aquellos que se desprenden de su especial condición de seres humanos que, por no haber alcanzado el pleno desarrollo físico y mental, requieren de protección especial.

¹⁵⁸ España lo firmó el 13 de noviembre de 1997 y está pendiente de ratificación. Sólo ha sido ratificado en la UE por Estonia, Países Bajos, Rumanía, Hungría, Finlandia y Bulgaria.

¹⁵⁹ Para ser considerado un "Tratado" en primer lugar, tiene que ser un instrumento vinculante, es decir, las partes contratantes están comprometidas a crear derechos y obligaciones legales; en segundo lugar, el instrumento debe ser celebrado por los Estados u organizaciones internacionales con poder de establecer tratados; en tercer lugar, debe estar regido por el derecho internacional; por último, el compromiso debe hacerse por escrito.

¹⁶⁰ Este convenio crea un marco jurídicamente vinculante entre los Estados miembros con el fin de que los conductores sujetos a la privación del derecho a conducir en un Estado miembro distinto del de su residencia habitual no puedan sustraerse a los efectos de la privación cuando abandonan el Estado en el que cometieron la infracción.

¹⁶¹ Se ocupa únicamente de los requisitos técnicos no de los administrativos. España lo firmó el 24 de agosto de 2000 y entró en vigor el 22 de junio de 2002 (BOE núm. 129, de 30 de mayo de 2002).

¹⁶² La Directiva es uno de los instrumentos jurídicos de que disponen las instituciones europeas para aplicar las políticas de la Unión Europea (UE). Se trata de un instrumento flexible que se emplea principalmente como medio para armonizar las legislaciones nacionales. Establece una obligación de resultado para los países de la UE, pero les deja libertad con respecto a los medios para alcanzarlos. La Directiva forma parte del Derecho derivado de la UE. Por lo tanto, ha sido aprobada por las instituciones de la UE de conformidad con los tratados constitutivos. Una vez adoptada a escala de la UE, la Directiva debe transponerse al Derecho interno de los países de la UE para su aplicación (generalmente en el plazo de dos años).

¹⁶³ Según la página de la ONU: www.un.org, el término «carta» se utiliza para instrumentos particularmente formales y solemnes, como el tratado constitutivo de una organización internacional.

¹⁶⁴ Ha sido adoptada por más de 400 ciudades y entre las españolas se encuentran: Barcelona, Guernika, Zaragoza, Girona, Logroño, Vitoria, Gijón, etc. El artículo XX señala:

- 2000** *Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea*¹⁶⁵, hecha en Niza el 7 de diciembre de 2000.
- 2002** *Directiva 2002/15/CE* del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo, **relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera.**
- 2003** *Directiva 2003/59/EC* del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio, **sobre la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera.**
- 2004** *Directiva 2004/54/CE* del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril, **sobre requisitos mínimos de seguridad para túneles de la red transeuropea de carreteras.** (DOUE L 167, de 30 de abril).
- 2005** *Decisión Marco*¹⁶⁶ **2005/214/JAI** del Consejo, de 24 de febrero, **relativa a la aplicación del principio de reconocimiento mutuo de sanciones pecuniarias.**
- 2006** *Directiva 2006/22/CE* del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo, **sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos del Consejo (CEE) núm. 3820/85 y (CEE) núm. 3821/85 en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera.**
- 2006** *Directiva 2006/126/CE* del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre, **sobre el permiso de conducción** (transpuesta mediante el Reglamento General de Conductores).
- 2006** *Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad*¹⁶⁷. Los Estados Partes que hayan ratificado la Convención tienen la obligación de promover, proteger y garantizar el pleno disfrute de los derechos humanos de las personas con discapacidad y garantizar que gocen de plena igualdad ante la ley. **Fue ratificada por España el 9 de abril de 2008** (BOE núm. 96, de 21 de abril).
- 2007** *Reglamento (CE) núm. 715/2007*¹⁶⁸ del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio, sobre la **homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos.**

1. Las autoridades locales reconocen el derecho de los ciudadanos y ciudadanas a disponer de medios de transporte compatibles con la tranquilidad en la ciudad. Con este fin, **favorecen transportes públicos accesibles** a todas las personas siguiendo un plan de desplazamientos urbanos e interurbanos. **Controlan el tránsito automovilístico y aseguran su fluidez respetando el medio ambiente.**

2. El municipio controla estrictamente la emisión de cualquier tipo de ruidos y vibraciones. Define las áreas reservadas a los peatones de manera permanente o en ciertos momentos del día y fomenta el uso de los vehículos no contaminantes...

¹⁶⁵ Su artículo 45 se ocupa de la libertad de circulación y residencia y establece que **todo ciudadano de la Unión tiene derecho a circular y residir libremente en el territorio de los Estados Miembros** y permite que se pueda conceder libertad de circulación y de residencia a los nacionales de terceros países que residan legalmente en España

¹⁶⁶ La Decisión Marco introduce, de acuerdo con el principio de reconocimiento mutuo, medidas específicas que permiten que una autoridad judicial y administrativa transmita una sanción pecuniaria directamente a la autoridad de otro país de la UE y que dicha sanción sea reconocida y ejecutada sin más trámites.

¹⁶⁷ El texto fue aprobado por la Asamblea General de la ONU el 13.12.2006 en Nueva York y quedó abierta para la firma el 30.03.2007. Fue la primera convención de derechos humanos que se abrió a la firma a organizaciones regionales de integración, entendiendo estas como formadas por Estados Soberanos o entidades a las que estos Estados soberanos hayan cedido competencias en las materias que abarca esta convención.

¹⁶⁸ Fue actualizada posteriormente por diversos Reglamentos.

- 2008** *Directiva 2008/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias* (modificada en 2019).
- 2009** *Reglamento (CE) nº 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera.*
- 2009** *Reglamento (CE) nº 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera.*
- 2010** *Directiva 2010/40/UE del Parlamento europeo y del Consejo de 7 de julio, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte.*
- 2012** *Versiones consolidadas del Tratado de la Unión Europea y del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea*¹⁶⁹ (DOUE C 326/01, de 26.10.2012).
- 2012** *Plan de Acción para la Década de Naciones Unidas sobre Seguridad Vial. Puesto en marcha por la UNECE para el período (2011-2020).*
- 2013** *Reglamento Delegado*¹⁷⁰ (UE) núm. 305/2013 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2012, por el que se complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere **el suministro armonizado de un número de llamada de emergencia en toda la Unión (eCall)** (DOUE núm. 91, de 3 de abril).
- 2014** *Reglamento (UE) nº 540/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo*¹⁷¹, de 16 de abril, **sobre el nivel sonoro de los vehículos de motor y de los sistemas silenciadores de recambio** (DOUE núm. 158, de 27 de mayo. Vigencia desde el 16 de junio. Modificado por el Reglamento Delegado (UE) 2019/839 de la Comisión de 7 de marzo de 2019, publicado el 24 de mayo en el DOUE y vigente desde 27 de mayo).
- 2014** *Directiva 2014/45/UE, de 3 de abril, del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a las inspecciones técnicas periódicas y a las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos de motor y sus remolques.*
- 2014** *Directiva 2014/47/UE, de 3 de abril, del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión.*

¹⁶⁹ El art. 91.1.c). de la versión consolidada del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) señala que ésta es competente para establecer “medidas que permitan mejorar la seguridad en los transportes”.

¹⁷⁰ Se activa previo mandato o habilitación contenida en un acto legislativo, con el objeto de que la Comisión complete o modifique, en elementos no esenciales, la eficaz aplicación del mismo, por medio de **esta norma de aplicación general y eficacia directa**. Los actos legislativos delegantes “delimitarán de forma expresa los objetivos, el contenido, el alcance y la duración de la delegación de poderes. La regulación de los elementos esenciales de un ámbito estará reservada al acto legislativo y, por lo tanto, no podrá ser objeto de una delegación de poderes” (art. 290.1 TFUE).

¹⁷¹ Se propone reducir las principales fuentes de ruido causado por vehículos de motor.

- 2015** *Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo*, de 11 de marzo, *por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial*¹⁷².
- 2016** *Conducción Autónoma. El 23 de marzo entró en vigor, la enmienda a la Convención de Circulación Vial de Viena, de 1968*, que permite que un vehículo pueda realizar automáticamente tareas de conducción, siempre que esas tecnologías sean conformes con las regulaciones sobre vehículos de las Naciones Unidas y puedan ser desconectadas por el conductor.
- 2017** *Global Forum for Road Traffic Safety (WP.1) (Foro Global sobre Seguridad Vial)*¹⁷³. En ese año se cambia el nombre del WP.1 de la UNECE sobre Seguridad Vial. Tiene su sede en Ginebra.
- 2018** *Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo*, de 30 de mayo, *sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos*.

TEMAS QUE ESTÁN PENDIENTES DE REGULACIÓN EN LA NORMATIVA DE TRÁFICO Y QUE TIENEN INCIDENCIA EN LA SEGURIDAD VIAL

Están pendientes de regulación reglamentaria por parte del Estado:

- **Los espejos convexos**¹⁷⁴ que se instalan en la vía pública en salidas de garajes y en intersecciones con escasa visibilidad.

¹⁷² España traspuso esta Directiva mediante la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, cuya Disposición Final Segunda modifica la Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, modificando su Disposición Adicional Segunda, que pasa a tener por rúbrica la siguiente: «Disposición adicional segunda. Incorporación de la Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2015, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial.»

¹⁷³ Es el único organismo permanente de las Naciones Unidas que se centra en la mejora de la seguridad vial. Su función esencial es ser el guardián de los instrumentos legales de la ONU destinados a armonizar las reglas de tráfico.

¹⁷⁴ Se utilizan en calles con cruces peligrosos o con difícil visibilidad y también los encontramos a la salida de garajes. En España, a pesar de su incidencia en la seguridad vial, **no están regulados ni en la Ley ni en sus reglamentos y son los ayuntamientos los que autorizan su instalación en los núcleos urbanos.**

Por otra parte, el Real Decreto 485/1997, de 14 de abril, sobre disposiciones mínimas en materia de señalización de seguridad y salud en el trabajo, ignora este tipo de señalización.

En materia de seguridad contra impactos se les aplica la normativa ISO-179-1.

La disposición adicional trigésima primera de la **Ley 40/2007, de 4 de diciembre, de medidas en materia de Seguridad Social**, señala que “Las Administraciones públicas competentes procederán a desarrollar reglamentariamente la **obligación de incorporar en los accesos a los aparcamientos y garajes** dispositivos que alerten al conductor de la presencia de peatones en las proximidades de la entrada y salida a la vía pública de dichos establecimientos”.

Las SUA (Seguridad de Utilización y Accesibilidad) se consideran documentos básicos (DB) del Código Técnico de Edificación. El Ministerio de Fomento ha publicado una serie de documentos de apoyo (DA) que, aunque no son obligatorios, conforman, junto con el texto articulado del Código, el marco regulador aplicable. Estos documentos básicos comentan las SUA (la última versión de estos comentarios es del 20.12 2019 y no modifica la SUA 7 en lo relativo a los espejos convexos)

<https://www.codigotecnico.org/images/stories/pdf/seguridadUtilizacion/DBSUA.pdf>

Establecen en la **SUA 7** que **“En los accesos de vehículos a viales exteriores desde establecimientos “de uso Aparcamiento” se dispondrán dispositivos que alerten al conductor de la presencia de peatones en las proximidades de dichos accesos.** Los dispositivos de alerta **pueden consistir en espejos**, detectores de movimiento, indicadores luminosos de presencia, etc.”.

- **Las isletas¹⁷⁵ delimitadoras de vados** que protegen las entradas de garajes y que también se colocan para evitar se pueda estacionar en dichas entradas.
- **Los pórticos que indican el gálibo máximo permitido¹⁷⁶**, utilizando muchas veces barras metálicas colgadas horizontalmente antes de penetrar en un puente, en un garaje o en el estacionamiento de un centro comercial.
- **La edad mínima para circular en una bicicleta que no tenga la consideración de juguete.**
- **Está pendiente de regular, a nivel estatal, la edad mínima para circular en un patinete eléctrico y el uso del casco o de prendas reflectantes cuando se conducen.**

El TRLTSV califica como infracción grave en el art. 76.y) “no instalar los dispositivos de alerta al conductor en los garajes o aparcamientos en los términos legal y reglamentariamente previstos”.

En Francia están regulados en el art. 14 de la Instrucción ministerial sobre señalización vial, de 22.10.1963 y también Austria los contempla en el art. 31 del StVO (RGCir).

¹⁷⁵ El Artículo 12 de la Ley de Tráfico (Obras y actividades prohibidas) exige: “1. La realización de obras, instalaciones, colocación de contenedores, mobiliario urbano o cualquier otro elemento u objeto de forma permanente o provisional en las vías objeto de esta ley **necesita autorización previa del titular de las mismas y se rige por lo dispuesto en la normativa de carreteras y en las normas municipales.** Es decir, el ayuntamiento puede dictar normas sobre la colocación de las isletas. No existe una homologación de las mismas, pero si de los elementos que la componen. En algunos Ayuntamientos han optado por sustituir las isletas por bolardos o estacionamientos para bicicletas y motocicletas para favorecer la visión de los conductores que salen de un garaje, pero no se pueden poner bolardos en la calzada en sustitución de las isletas. La Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados, se ocupa de los bolardos en su art. 29 y establece: “Los bolardos instalados en las zonas de uso peatonal se ubicarán de forma alineada, tendrán una altura situada entre 0,75 y 1,00 m, un ancho o diámetro mínimo de 10 cm y un diseño redondeado y sin aristas. Su color contrastará con el pavimento en toda la pieza o, como mínimo, en su tramo superior, asegurando su visibilidad en horas nocturnas”.

Vemos que los bolardos están pensados para zonas peatonales, para proteger precisamente a los peatones, por ello no se pueden instalar en la calzada.

¹⁷⁶ Existen diversas medidas y dependen de distintas normas:

a) La Norma 8.1-IC se refiere a “**gálibo restringido**”, pero sin regularlo... Sólo se establece la “altura convencional” para los carteles situados sobre la calzada (Apartados. 3.4.3.3 y 4.4.3.3) exigiendo un mínimo de 5,5 m.

b) La Norma 3.1-IC señala en su Apdo. 7.6 “**análisis de obstáculos en calzadas y márgenes**” que, fuera del trazado y hasta 20 m de distancia, a efectos de seguridad en caso de salida de la vía, el gálibo nunca estará por debajo de 5,0 m.

c) Real Decreto 223/2008, de 15 de febrero, por el que se aprueban el Reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en líneas eléctricas de alta tensión y sus instrucciones técnicas complementarias ITC-LAT 01 a 09. Su apartado 5.11.1 que exige un mínimo de 4,7 m.

d) Resolución de 21 de septiembre de 2017, de la Dirección General de Empleo, por la que se registra y publica el convenio colectivo general del sector de la construcción. Indica en su art. 219.7) del Capítulo VII dedicado a las Instalaciones de suministro y reparto de energía. Almacenamiento de combustibles e instalaciones higiénico-sanitarias: “Cuando existan líneas de tendido eléctrico aéreas que puedan afectar a la seguridad en la obra será necesario desviarlas fuera del recinto de la misma o dejarlas sin tensión. Si esto no fuera posible, se colocarán barreras o avisos para que los vehículos se mantengan alejados de dichas líneas. En caso de que vehículos de la obra tuvieran que circular bajo el tendido, se utilizará una señalización de advertencia y una protección de delimitación de altura con su correspondiente señalización de gálibo.”

El Decreto 1478/1966, de 2 de junio, por el que se dictan normas reguladoras del arbolado de las carreteras, dispone: “Artículo primero: El arbolado que crece y se planta en la zona de dominio público de las carreteras constituye un elemento integrante y complementario del servicio público viario, sobre el que tendrán competencia exclusiva aquellos Organismos, Corporaciones y Servicios que la tengan atribuida sobre las vías públicas.

Artículo segundo: Las plantaciones a lo largo de las carreteras y en su zona de servidumbre se realizarán de forma que o cumplan funciones de carácter utilitario, como contener taludes, evitar la erosión, orientar al tráfico y proporcionar zonas de sombra o de orden estético como elemento embellecedor del paisaje y de integración de la carretera en el mismo.

Se evitará, en todo caso, que puedan ser causa de **limitación del gálibo**, de disminución de la visibilidad exigida, de peligro para el tráfico o de daño o estorbo para los distintos elementos que componen la carretera”.

Tampoco establece la altura a la que tienen que estar las ramas de los árboles.

El 30.08.2019 los medios se hicieron eco de un grave accidente que le sucedió a una familia cuando arrastraban un catamarán desde una zona de estacionamiento en la playa de Seselle (Ares) de la provincia de A Coruña hasta una finca cercana. No se dieron cuenta de que el mástil podía tocar un cable de media tensión como así ocurrió.

- **También debiera regularse la presencia de vehículos con matrícula extranjera en nuestras calles ya que no pagan el Impuesto sobre Vehículos de Tracción mecánica lo que es una discriminación evidente con los vehículos matriculados en España que si están obligados a pagarlo.**
- **Sería importante que, en el RGCir, por sus especiales características, se dedicasen capítulos distintos a los peatones, a los vehículos de movilidad personal, a los ciclos, a los demás vehículos de dos y tres ruedas, a los turismos y sus derivados y finalmente otro a los vehículos pesados¹⁷⁷.**

ORGANIZACIONES, ASOCIACIONES ESPAÑOLAS, Y ACONTECIMIENTOS EN ESPAÑA, RELACIONADOS CON LA ACTUACIÓN POLICIAL, EL AUTOMOVILISMO Y LA SEGURIDAD VIAL

- 1595 Silla de ruedas.** Un dibujo de ese año muestra a Felipe II en una silla de ruedas en la que se desplazaba a causa de la artrosis y la enfermedad de la gota. Tenía apoya brazos y apoya piés móviles. Es la primera representación que se conoce en Europa.
- 1855 Tiene lugar la prueba de un locomóvil¹⁷⁸ en el Jardín Botánico de Madrid,** con la presencia del Ministro de Fomento y del Director de Obras Públicas.
- 1860 Locomóvil “Castilla”.** El 30 de octubre inició el recorrido entre Madrid y Valladolid. **Pedro Ribera** y sus compañeros de viaje tardaron 18 días¹⁷⁹.
- 1871 Primer tranvía que circula en la España peninsular.** Empezó su servicio el 31 de mayo y era desplazado por mulas¹⁸⁰.
- 1877 Primer tranvía a vapor.** Se inauguró en Barcelona el 20 de diciembre y conectaba Barcelona y Sant Andreu de Palomar.¹⁸¹
- 1889 El “Bonet”¹⁸² primer automóvil español.** Fue patentado por Francesc Bonet i Dalmau. Empezó a circular en 1890.
- 1895 Primera solicitud de concesión de una línea de transportes.** **Pedro Rivera¹⁸³** y **Griñó** solicita la concesión por veinte años, con carácter de privilegio exclusivo, para circular por

¹⁷⁷ En la Ciudad-Estado de Berlín se aprobó una Ley de Movilidad en 2015 que ponía énfasis en las bicicletas y en 2021 se reformó para prestar atención especial a los peatones.

La revista de la DGT reconoce en su edición de marzo de 2021 que los vehículos pesados tienen un comportamiento en circulación diferente al resto de los vehículos.

¹⁷⁸ El creador de este vehículo fue Valentín Silvestre Fonbuena, joven valenciano que resultó ser un prolífico inventor, a tenor de los datos que se tienen de sus construcciones y patentes. El locomóvil que ahora nos atañe fue definido por su propio inventor como 'locomotora para caminos ordinarios'. Era de cuatro ruedas, con tracción sobre el eje delantero, con una innovadora transmisión del movimiento, a través de cilindros rotatorios de expansión, y la dirección se aplicaba sobre un eje trasero rígido, haciendo girar todo el eje con un engranaje.

¹⁷⁹ El locomóvil alcanzó los 15 km/h en terreno llano. En realidad, los locomóviles eran locomotoras que circulaban sin railes y fueron los antecesores de los modernos tractores agrícolas y de hecho fueron utilizados para esas tareas.

¹⁸⁰ En realidad, el primero circuló en La Habana (Cuba), entonces española, en 1859. La primera línea que circuló en Barcelona fue inaugurada el 27 de junio de 1872.

¹⁸¹ En 1879 empieza a circular el tranvía a vapor en Madrid. Hacía el recorrido Madrid-Leganés.

¹⁸² Era un carruaje de movimiento automático, de tres ruedas, colocadas dos en la testera y otra en la parte posterior, capaz para tres personas, de aspecto ligero y elegante, iba movido por un motor de la fuerza de un caballo, vencía sin dificultad todas las curvas y una pendiente de seis a ocho centímetros.. Su velocidad era de doce kilómetros por hora (La Vanguardia 15.04.1890).

¹⁸³ Posiblemente sea la misma persona que 35 años antes condujo el locomóvil Castilla, o su hijo.

las carreteras de la provincia de Oviedo con coches automóviles con motor de vapor sistema Serpollet¹⁸⁴.

- 1895 Unión Velocipédica Española.** Se funda el 15 de noviembre. **En la actualidad está sustituida por la Real Federación Española de Ciclismo.** Tiene su sede en Madrid.
- 1897 Sociedad de Alquiladores de Carruajes.** Órgano que asociaba a la mayor parte de los industriales dedicados al negocio del alquiler de coches de tracción a sangre en Madrid.¹⁸⁵
- 1898 Primera fábrica de automóviles en España y en la Península Ibérica.** La crea el militar Emilio de la Cuadra Albiol, en Barcelona, con el nombre de Compañía General Española de Coches Automóviles E. de la Cuadra.
- 1900 Se matricula el primer vehículo en España,** un triciclo, el 31 de octubre, en Palma de Mallorca, marca "Clement".¹⁸⁶
- 1901 Primer automóvil fabricado en España.** El "La Cuadra Centauro" fue el único automóvil de turismo con motor de explosión producido por el fabricante La Cuadra de Barcelona. Se conserva un ejemplar de 7,5 HP.
- 1903 Asociación de Ingenieros de Caminos.** Se aprobaron sus Estatutos, el día 17 de enero. Su sede se encuentra en Madrid en el edificio del Instituto de Ingeniería de España. Su nombre actual es Asociación de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y de la Ingeniería Civil.
- 1904 Fabrica Hispano-Suiza.** Fundada en Barcelona en el año 1904 por Damià Mateu y Marc Birkigt. Continúa produciendo automóviles de gama alta.
- 1903 Real Automóvil Club de España (RACE)¹⁸⁷.** Objetivos: fomentar el deporte del motor, el uso del automóvil y auxiliar a los conductores. Se fundó el 8 de diciembre de 1903 y se inscribió en el registro de asociaciones en 1904. Tiene su sede en Madrid.
- 1906 Primera autoescuela en Barcelona (y posiblemente en España).** Francisco S. Abadal crea una "Escuela de Chauffeurs". En ella se enseñaba el manejo, conservación y arreglo del automóvil. La primera Escuela de "chauffeurs" de Madrid fue fundada por el "sportsman" D. Ramón Roca. Empezó a funcionar el día 1 de noviembre del 1907.
- 1907 Exposición Internacional de Automovilismo, Ciclismo y Deportes¹⁸⁸.** Se celebró, por primera vez en España, en el mes de mayo, en Madrid, en el Palacio de las Bellas Artes.
- 1913 Gran Premio del R.A.C.E.** Se celebró el 18 de junio en el Circuito del Guadarrama. Es el antecedente de los grandes premios de España.

¹⁸⁴ El Ministerio de Fomento estimó que no procedía conceder el monopolio citado pero que si podían autorizarse ensayos para tomar una decisión en función del resultado. Parece ser que, por habérsele negado el privilegio por veinte años, renunció el solicitante a este sistema de locomoción, pues no se tuvo noticia de que se hubieran efectuado los citados ensayos.

¹⁸⁵ En 1900 tenía registrados 2.500 caballos, en 1929 sólo 217.

¹⁸⁶ José Sureda y Fuentes, maquinista de la Armada retirado, fue quien matriculó el primer turismo en España. Al ser el Reglamento de 1900 la primera disposición legal que establecía un registro nacional de matriculación de vehículos que cubriese todo el ámbito de un estado, se podría decir que el PM-1 fue el primer coche matriculado en la historia del automovilismo a nivel mundial.

¹⁸⁷ El 20 de setiembre de 1906 se fundó el RACC (Real Automóvil Club de Cataluña) y en 1923 nació el Real Automóvil Club Vasco-Navarro con el nombre inicial de Automóvil Club de Guipúzcoa.

¹⁸⁸ Estuvieron presentes tres marcas españolas: Catalonia S.E.A. T. (Sociedad Española de Automóviles y Transporte), Iberia e Hispano-Suiza.

- 1915** *Real Motoclub de España*¹⁸⁹. Tiene su sede en Madrid.
- 1916** *Cámara Sindical del Automóvil*. Se funda en Barcelona el 7 de noviembre para apoyar esta industria.
- 1919** *Salón Internacional del Automóvil de Barcelona*. Se inauguró el 3 de mayo. Concurrieron 58 expositores, destacando las marcas españolas Hispano-Suiza, Elizalde... En 1923, el certamen fue declarado "Oficial" por el gobierno de S.M. el Rey y contó con la presencia de 413 expositores y la cifra de público asistente superó el número de 50.000. La industria auxiliar comenzó a formar parte del evento dos ediciones más tarde, en 1925. Es la única muestra que se organiza en España reconocida por la Organización Internacional de Constructores de Automóviles. Hubo una exposición precursora en 1913. Actualmente se denomina Automobile Barcelona. Es el único salón reconocido en España por la OICA (Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles / Organización Internacional de Fabricantes de Vehículos).
- 1921** *Primer Gran Premio Penya Rhin* puntuable para el Campeonato del Mundo. Se celebró en el Circuito de Vilafranca del Penedès, el 16 de octubre con la concurrencia de los mejores pilotos nacionales y extranjeros.
- 1926** *Primer semáforo en España*. El 17 de marzo se instaló, en Madrid, en la confluencia entre la Gran Vía y la calle de Alcalá¹⁹⁰. En Barcelona, se colocó el primero el 1 de agosto de 1929.
- 1926** *Primer Congreso Nacional del Motor y del Automóvil*. Fue inaugurado en Madrid por el General Primo de Rivera, y tuvo lugar entre el 20 y el 25 de junio.
- 1929** *Remolques, coches-vivienda o roulottes*. Se autorizó su *importación temporal* por Real Orden de 25 de octubre.
- 1933** *Primer Congreso Municipal de Circulación*. Se celebró en Madrid del 9 al 15 de enero.¹⁹¹
- 1940** *Real Federación Española de Automovilismo*¹⁹². Tiene su sede en Madrid.

¹⁸⁹ El 19 de agosto de ese mismo año se funda en San Sebastián el Real Moto Club de Guipúzcoa.

¹⁹⁰ Según el diario "El Sol" del día siguiente, una verdadera multitud acudió a la inauguración.

¹⁹¹ Lo organizó el Ayuntamiento de Madrid por iniciativa del concejal delegado del Tráfico, Fabián Talanquer. Su propósito era que se aplicase en las ciudades lo dispuesto en el Convenio de Ginebra sobre unificación de señalamiento en carreteras, de 1931, impulsado a instancias de la Sociedad de Naciones, en el que se habían tomado acuerdos de gran importancia que estaban próximos a implantarse en las principales urbes europeas. Se invitó a todos los municipios con más de 20.000 habitantes. Estuvieron representados 33 ayuntamientos. (Diario ABC, 4 de enero de 1933). Participaron diversas asociaciones patronales y obreras, las principales empresas de transporte y otras entidades relacionadas con el tráfico urbano. Tuvo entre sus objetivos principales, adelantarse a lo que se preveía iba a convertirse en uno de los principales retos para los municipios españoles, la gestión del tráfico urbano.

La importancia del Congreso reside, ante todo, en el hecho de haber puesto en primer plano la necesidad de que en toda España se unificara la reglamentación de la circulación, incluyendo todo lo referente a señales del tráfico. Se insistió, por ejemplo, en la necesidad de adoptar un sistema único de señales circulatorias —luminosas u opacas— que debían ser las que habían sido aprobadas en el ya citado Convenio de Ginebra. Es decir, se imponía la recomendación de seguir los criterios marcados por los organismos internacionales, insertando así a España en el concierto de las naciones occidentales.

¹⁹² Nació con el objetivo de promocionar, organizar y desarrollar el automovilismo de competición en el ámbito estatal, para lo que elabora anualmente un calendario deportivo que recoge todos los campeonatos, copas y trofeos de España. Es miembro de la Federación Internacional del Automóvil (FIA).

- 1940** *Manual de Automóviles.* Se publica la primera edición de este manual, que a lo largo de las siguientes décadas será considerado la “Biblia de la mecánica del automóvil” en España. El autor fue Manuel Arias Paz, un ingeniero militar.
- 1949** *Asociación Española de la Carretera (AEC)*¹⁹³. Se funda el 21 de abril. Se estructura en diversos departamentos según la actividad desarrollada: Técnica General y Estadística, Empresas Constructoras, Fabricantes de Maquinaria y Automoción, Usuarios, Formación y Educación. Es el miembro español de la Federación Internacional de Carreteras (International Road Federation – IRF).
- 1951** *Gran Premio de España de Fórmula 1.* España entra en este circuito por primera vez. Se celebró en Barcelona, en el Circuito de Pedralbes, el 28 de octubre.
- 1951** *Gran Premio de España de motociclismo.* Se celebró, por primera vez, el 7 de abril en el circuito de Montjuich.
- 1954** *Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas (ANESDOR).* Tiene su sede en Madrid.
- 1957** *Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios (GANVAM).* Se llamó inicialmente: “Grupo Autónomo Nacional de Vendedores de Automóviles, Camiones y Motocicletas” y se ha mantenido el acrónimo inicial. Tiene su sede en Madrid.
- 1957** *Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de Infraestructuras (SEOPAN).* Se creó en 1957. Tiene su sede en Madrid.
- 1960** *Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC).* Tiene su sede en Madrid. Está integrada en la Unión Internacional del Transporte por Carretera, (IRU), con sede en Ginebra.
- 1961** *Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE).* Surgió para aglutinar al sector de las escuelas particulares de conductores. Tiene su sede en Madrid.
- 1963** *Investigación Cooperativa entre Entidades Aseguradoras y Fondos de Pensiones (ICEA)*¹⁹⁴. Tiene su sede en Madrid.
- 1967** *Asociación Española de Proveedores de Automoción (SERNAUTO)*¹⁹⁵. Tiene su sede en Madrid.
- 1968** *Asociación para la Prevención de Accidentes de Tráfico (P(A)T)*¹⁹⁶, entidad privada sin ánimo de lucro. Se creó en el mes de octubre. Tiene su sede en Barcelona.
- 1971** *Asociación Técnica de Carreteras (ATC).* Acoge y suministra apoyo al Comité Español de la Asociación Mundial de la Carretera (PIARC). Tiene su sede en Madrid.

¹⁹³ El principal objetivo era crear una auténtica “sociedad civil” en el ámbito viario que sirviera de marco a todo tipo de intercambios entre la Administración Pública, la industria y el usuario, algo de lo que la sociedad española estaba realmente necesitada en aquel momento.

¹⁹⁴ Es una asociación sin ánimo de lucro que agrupa a gran parte de las aseguradoras españolas, y que se dedica a la investigación, estudios estadísticos, formación y asesoría aplicadas a la actividad aseguradora. En la actualidad, ICEA cuenta con más de 200 entidades adheridas, que representan el 95% de las primas del sector.

¹⁹⁵ Es el portavoz del sector y de los intereses de las empresas asociadas ante la administración y entidades e instituciones públicas y privadas.

¹⁹⁶ Trata de concienciar a la sociedad y a las diferentes administraciones sobre la necesidad de instaurar los valores de respeto a la vida y a la integridad física, promoviendo una movilidad más solidaria, sostenible, saludable y segura.

- 1974 Asociación Española de Clásicos Deportivos (AECD).** Tiene su sede en Madrid.
- 1976 Primera Glorieta en España.** Se inauguró en Palmanova, Mallorca.
- 1976 Primera serie de sellos postales dedicados a la seguridad vial.** Estaba integrada por tres valores (de 1, 3 y 5 pesetas) con una tirada de seis millones de efectos por cada valor¹⁹⁷.
- 1977 Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (UNESPA).** También se denomina "**Asociación Empresarial del Seguro**". Representa los intereses de las entidades aseguradoras. Tiene su sede en Madrid.
- 1977 Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC).**¹⁹⁸ Tiene su sede en Madrid. Está integrada en la **Asociación Europea de Constructores de Automóviles (ACEA)**, que tiene su sede en Bruselas.
- 1977 Asociación Nacional de Comerciantes de Equipos, Recambios, Neumáticos y Accesorios para Automoción (ANCERA)**¹⁹⁹. Tiene su sede en Madrid.
- 1977 La Asociación Nacional de Importadores de Automóviles, Camiones, Autobuses y Motocicletas (ANIACAM).** Tiene su sede en Madrid.
- 1977 Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM).** Tiene su sede en Madrid.
- 1977 Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España (FENADISMER).** Se constituyó el 5 de septiembre. Tiene su sede en Madrid.
- 1977 Asociación Española de Empresarios de Transporte Bajo Temperatura Dirigida (ATFRIE).** Tiene su sede en Madrid.
- 1978 Asociación Española de Leasing y Renting (AER).** Tiene su sede en Madrid.
- 1979 Primer Plan Nacional de Seguridad Vial en España.** Este plan incluía campañas de sensibilización y la introducción de la educación vial obligatoria en la EGB²⁰⁰, sentó las bases para la actual política de seguridad vial
- 1979 Confederación Española de Talleres de Reparación de Automóviles y Afines (CETRAA).** Tiene su sede en Madrid. Es miembro del **Conseil européen du commerce et de la réparation automobiles (CECRA)**, que tiene su sede en Bruselas.
- 1979 Federación Nacional ASPAYM (Asociación de personas con lesión medular y otras discapacidades físicas)**²⁰¹. Tiene su sede en Toledo.

¹⁹⁷ Los sellos hacían tres recomendaciones clave: "Mire antes de cruzar"; la utilidad del "cinturón de seguridad" y "En la duda, no adelante". Entre los motivos esgrimidos para la emisión figuraba la necesidad de difundir y ayudar a conocer las normas de tráfico para lograr una mayor seguridad vial.

¹⁹⁸ Tomó el testigo de asociaciones anteriores. Es una asociación profesional que tiene por objeto defender y representar los intereses de todos los fabricantes establecidos en España, dentro de los intereses generales del país.

¹⁹⁹ Representa los intereses de los distribuidores independientes del sector de la postventa de automoción en España.

²⁰⁰ Todavía estaba vigente el art. 7 del Código de la Circulación de 1934, pero no se cumplía: "El Profesorado de todas las Escuelas y Colegios, tanto oficiales como particulares, está obligado a enseñar a sus alumnos las reglas generales de la circulación y la conveniencia de su perfecta observancia, advirtiéndoles de los grandes peligros a los que se exponen al jugar en las calzadas de las vías públicas, salir atropelladamente de los Centros docentes, ...

²⁰¹ Tiene como misión promover y fomentar toda clase de acciones y actividades destinadas a mejorar la calidad de vida de las personas con lesión medular y gran discapacidad física.

- 1980 Confederación Española de Personas con Discapacidad Física y Orgánica (COCEMFE)**²⁰². Tiene su sede en Madrid.
- 1982 Federación Española de Recuperación y Reciclaje (FER)**²⁰³. Tiene su sede en Madrid.
- 1983 Asociación Española de Centros Médico-Psicotécnicos (ASECEMP)**²⁰⁴. Tiene su sede en Zaragoza.
- 1984 Asociación de Fabricantes de Señales Metálicas de Tráfico (ASAFAMETRA)**. Tiene su sede en Madrid.
- 1985 Federación Española de Municipios y Provincias**. Es una asociación reconocida por el Consejo de ministros, el 26 de junio. Está constituida por los Municipios, Provincias e Islas que voluntariamente deciden formar parte de ella para la promoción y defensa de sus intereses comunes. Tiene su sede en Madrid.
- El 15.03.2006 firmó un **Convenio de colaboración con el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico** para intercambio de información y colaboración administrativa.
- 1986 Primer Congreso Nacional de Enseñanza de la Conducción**. Se celebró en Madrid, en el Palacio de Congresos y Exposiciones, el 30 y 31 de mayo. Lo organizó la DGT.
- 1986 Centro Superior de Educación Vial y Museo de la Historia de la Automoción**. Impulsados por la DGT en Salamanca.
- 1986 Federación de Asociaciones de Concesionarios de la Automoción (Faconauto)**. Tiene su sede en Madrid.
- 1989 Asociación Nacional de Comerciantes de Vehículos (ANCove)**. Tiene su sede en Barcelona.
- 1989 Año trágico en materia de accidentes de tráfico**. El peor año para la accidentalidad en la historia del automóvil en España: 109.804 accidentes, que produjeron: 9.344 muertos y 52.418 heridos graves y 116.993 heridos leves. Se pone en marcha el teléfono de Información gratuita 900-123-505.
- 1990 AESLEME (Asociación para el estudio de la lesión medular espinal)**. Es una entidad privada de ámbito nacional sin ánimo de lucro y declarada de utilidad pública dedicada a la prevención de accidentes que provocan lesiones medulares y cerebrales, la mayoría irreversibles: paraplejías, tetraplejías, traumatismos craneoencefálicos, etc.²⁰⁵ Tiene su sede en Pozuelo de Alarcón (Madrid).
- 1990 Federación Estatal de Técnicos de Educación Vial (FETEVl)**. Compuesta de organizaciones de diversas comunidades autónomas. Carece de sede central.

²⁰² Coordina, representa e impulsa al movimiento asociativo de personas con discapacidad física y orgánica, a la vez que desarrolla una serie de servicios y actividades orientadas a sus organizaciones miembros con la intención de mejorar la calidad de vida, la plena integración en la sociedad y la defensa de los derechos de las Personas con Discapacidad Física y Orgánica en todos los ámbitos de la vida.

²⁰³ Agrupa los intereses del sector del reciclaje de residuos y los defiende en los diferentes ámbitos económicos, sociales y ambientales a nivel nacional e internacional.

²⁰⁴ No fue la primera asociación de centros de reconocimiento de conductores, pero sí la primera que abarcó centros de toda España.

²⁰⁵ Los médicos especialistas estiman que en España alrededor de diez personas al día son susceptibles de tener una lesión medular o cerebral; siendo **los accidentes de tráfico** y las caídas las causas más frecuentes.

- 1992** *Asociación de Centros de Transporte y Logística de España (ACTE)*. Es miembro de la CETM. Tiene su sede en Madrid.
- 1993** *Federación Española de Vehículos Antiguos (FEVA)*²⁰⁶. Está asociada a la FIVA, Fédération Internationale de Véhicules Anciens. Tiene su sede en Madrid.
- 1993** *Asociación de Empresas Gestoras de los Transportes Urbanos Colectivos, (ATUC)*. Tiene su sede en Madrid.
- 1995** *Asociación de Empresas de Conservación y Explotación de Infraestructuras (ACEX)*. Tiene su sede en Madrid.
- 1995** *Asociación Nacional de Maquinaria Agropecuaria, Forestal y de Espacios Verdes (ANSEMAT)*, es una asociación empresarial sin ánimo de lucro que representa a las empresas fabricantes e importadoras de maquinaria e instalaciones para la agricultura, ganadería y espacios verdes. Tiene su sede en Madrid.
- 1995** *Asociación Española del Desguace y Reciclaje del Automóvil (AEDRA)*. Se constituyó en el mes de marzo. Tiene su sede en Madrid.
- 1995** *Asociación Española de Renting de Vehículos (AER)*. Tiene su sede en Madrid.
- 1996** *Asociación Española de Profesionales de Automoción (ASEPA)*. Su objetivo fundamental es favorecer la formación, la promoción y la relación entre todos los profesionales españoles del Sector de Automoción y Tecnologías afines. Tiene su sede en Madrid.
- 1997** *Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI)* Adquirió personalidad jurídica el 9 de enero. Tiene su sede en Madrid.
- 1998** *Asociación Nacional de Empresas de Auxilio en Carretera Y Federación Nacional de Asociaciones de Empresas de Auxilio en Carretera (AENAC-FENEAC)*. Tiene su sede en Madrid.
- 2000** *STOP Accidentes* es una organización ciudadana sin ánimo de lucro, fundada el 15 de setiembre por familiares y amigos de víctimas de siniestros de tráfico. Su misión es la de promover un cambio cultural sobre la seguridad vial y los accidentes de tráfico. Tiene su sede en Madrid.
- 2002** *Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*. Tiene su sede en Granada.
- 2002** *Asociación Española para el Tratamiento Medioambiental de los Vehículos Fuera de Uso (SIGRAUTO)*. Es un foro permanente en el que, fabricantes e importadores, desguaces (CATs) y fragmentadores de automóviles. Se fundó el 22 de mayo y tiene su sede en Madrid.
- 2003** *Asociación de Recreo y Formación Policial (ARFP)*. Se fundó en 2003 y tiene su sede en Cataluña.

²⁰⁶ Según declaraciones del director de FEVA a la revista de la DGT de diciembre de 2022 en esa fecha había 47.000 vehículos catalogados como históricos en el Registro de Vehículos de la DGT. Pero el número de potenciales beneficiarios del Real Decreto 892/2024, de 10 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos, podrían ser entre 1 y 2 millones de vehículos.

- 2003 Asociación DIA de víctimas de accidentes**²⁰⁷. Se creó el 25 de febrero. Asesora, informa y explica los derechos de las víctimas. Tiene su sede en Madrid.
- 2005 Unión Nacional de Asociaciones de Caza (UNAC)**²⁰⁸ es una asociación sin ánimo de lucro que se creó el 1 de octubre en Ciudad Real y que está integrada por Asociaciones Autonómicas formadas a su vez por Sociedades de Cazadores. Tiene su ciudad de contacto en Tomares (Sevilla).
- 2006 Asociación Nacional de Distribuidores e Importadores de Neumáticos (ADINE)**²⁰⁹.
- 2006 Fiscal Delegado Coordinador de Seguridad Vial**. Se crea esta plaza mediante Real Decreto 709/2006, de 9 de junio, por el que se establece la plantilla orgánica del Ministerio Fiscal para el año 2006 (BOE núm. 138, de 10 de junio).
- 2008 Agrupación de Fabricantes de Neumáticos**. Inicialmente se llamó Comisión de Fabricantes de Neumáticos. Tiene su sede en Madrid²¹⁰.
- 2009 Encuentro de Ciudades**²¹¹ **para la Seguridad Vial**. El primero tuvo lugar en Gijón, el 22 y 23 de octubre.
- 2009 Vida en la carretera**. Asociación que busca erradicar la violencia vial en las carreteras españolas. Tiene su sede en Coslada (Madrid).
- 2009 Red de Ciudades por la bicicleta (RCxB)**. Publica el **Barómetro de la Bicicleta en España**. Tiene su sede en Barcelona.
- 2010 Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso del Vehículo Eléctrico (AEDIVE)**. Creada en abril. Tiene su sede en Madrid.
- 2010 Asociación de Bicicletas y Marcas de España (AMBE)**. Nació en el mes de setiembre. Está enfocada a toda empresa que se dedique a la fabricación, distribución, importación

²⁰⁷ Tiene como misión facilitar la mejor atención a las víctimas de accidentes, para proteger sus derechos y concienciar para reducir la siniestralidad vial y sus consecuencias en la medida de lo posible.

²⁰⁸ Se ha incluido en este trabajo por la importancia que ha tomado la Disposición Adicional Novena del TRLTSV y por la cantidad de atropellos a animales en nuestras vías.

²⁰⁹ Representa a los distribuidores e importadores de neumáticos en España, además de contar entre sus asociados con diversos fabricantes y talleres de neumáticos, considerando a estos últimos también como pequeños distribuidores de neumáticos.

²¹⁰ Según sus responsables, AFANE nace con los siguientes principios fundacionales:

- 1) El fomento de las medidas para contribuir a la seguridad vial, como bien público, mediante la divulgación de las cualidades de los neumáticos y su contribución a la seguridad activa del automóvil en particular, y de todos los vehículos que circulan por las vías públicas provistos de neumáticos; así como cualquier otro en conexión con los anteriores.
- 2) El estudio de temas legales, normativos o reglamentarios que afecten a la actividad de la fabricación y el uso de neumáticos.
- 3) El estudio de actividades medioambientales, de la seguridad y de la salud en relación con la fabricación y la utilización de neumáticos.
- 4) En general, cuanta cuestión pueda suscitarse en relación con la fabricación de neumáticos.

²¹¹ El 13 de mayo de 2008, se aprobó una moción en el Senado que instaba al Gobierno a que, en coordinación con la Federación Española de Municipios y Provincias, organizase un Encuentro de Ciudades para el intercambio de mejores prácticas en materia de Seguridad Vial, a fin de promover la incorporación de las ciudades en el reto de la reducción de la accidentalidad.

A raíz de esta petición, recogida por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Dirección General de Tráfico, tuvo lugar en Gijón el primer Encuentro, para difundir, promover e impulsar las buenas prácticas de seguridad vial urbana a través del intercambio de experiencias entre los diferentes sectores implicados a nivel local.

El II encuentro tuvo lugar en Córdoba, el III en Torrevieja (Alicante), añadiendo a su título "y la movilidad sostenible" (que se mantiene hasta ahora), el IV en Badajoz y el V tuvo lugar en Málaga, el VI en Zaragoza y el VII en Valladolid.

o comercialización de bicicletas, accesorios, componentes, textil, nutrición y varios. Tiene su sede en Tres Cantos (Madrid).

- 2011 Asociación de Profesores de Formación Vial (PROVIAL).** Se fundó en Madrid. Tiene como objetivo principal, la mejora de la seguridad vial y la defensa de los intereses profesionales. Tiene su sede en Barcelona.
- 2011 Asociación de abogados de víctimas de accidentes (ADEVI).** Aunque trata de todo tipo de accidentes, los más demandados son los de tráfico. Tiene su sede en Granadas.
- 2012 Asociación de Rescates en Tráficos y Emergencias (A.R.T.E.).** Nació en Andalucía y tiene su sede en Málaga.
- 2013 Ciudades que caminan.** Se aprobaron sus estatutos en Sevilla el 20 de febrero. Celebran anualmente un congreso y también foros para debatir temas relacionados con la movilidad peatonal urbana.
- 2013 Fundación A de Víctimas de Tráfico.** Tiene como misión ayudar y velar por los derechos de las víctimas de accidentes de tráfico y sus familiares de forma totalmente gratuita. Tiene su sede en Madrid.
- 2013 Federación de Cicloturismo (FECT).** Se inscribió en el mes de noviembre. Tiene su sede en Madrid.
- 2014 Asociación Nacional de Seguridad Infantil (ANSI).** Registró su nombre el 25 de noviembre. Tiene su domicilio social en Pozuelo de Alarcón (Madrid).
- 2014 AlertCops.** Una aplicación móvil gratuita cuya finalidad principal es mejorar y facilitar el acceso a determinados servicios públicos de seguridad ciudadana. De modo que cualquier persona, con independencia de su idioma, origen o de sus discapacidades auditivas o vocales pueda comunicar a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado (Policía y Guardia Civil) una alerta, información, dato o noticia. A través de ella se puede alertar sobre una situación delictiva o accidente de la que es víctima o testigo y también permite recibir en el teléfono móvil mensaje de avisos, cuando el mismo se encuentre en una zona afectada por incidencias. La ciudadanía dispone así de un canal complementario para contactar con Policía Nacional y Guardia Civil de una manera rápida, directa, discreta y eficaz.
- 2014 Mesa española de la bicicleta.** Forman parte de la Mesa la Real Federación Española de Ciclismo, la Asociación de Marcas y Bicicletas de España (AMBE), la Asociación de Ciclistas Profesionales (ACP), la Red de CicloJuristas e IMBA (ciclismo de montaña).
- 2016 Asociación Española de Prevención de Riesgos Laborales en el Ámbito Policial (AEPREPOL).** Tiene su sede en Santander.
- 2017 CONFEBUS (Confederación Española de Transporte en Autobús).** Se creó el 18 de enero, producto de la unión de las principales federaciones empresariales del transporte de viajeros por carretera: Asintra y Fenebus. Tiene su sede en Madrid.
- 2017 Alianza Española para la Seguridad Vial Infantil (AESVI)²¹².** Se funda el 26 de junio.

²¹² Es un foro donde los usuarios pueden encontrar respuestas a sus dudas, donde los distribuidores pueden disponer de una formación integral, y en el que los investigadores pueden resolver cuestiones sobre los sistemas de retención infantil y su uso. Su objetivo es proteger a los menores en sus desplazamientos.

- 2018 FIRECA, Feria Internacional de Rescate en Carretera.** Celebró su primera edición el 13 de setiembre. Su VI edición tendrá lugar del 5 al 7 de marzo de 2025 en Sevilla.
- 2018 Asociación de Usuarios de Vehículos de Movilidad Personal (AUVMP)²¹³.** Se fundó en el mes de junio. Tiene su sede en Madrid.
- 2018 Asociación Internacional de Profesionales para la Seguridad Vial (AIPSEV)²¹⁴.** Aunque fundada con anterioridad, es en ese año cuando se le reconoce como entidad de carácter social. Tiene su sede en Puente Genil (Córdoba).
- 2018 I Foro Compromiso por la Educación Vial.** Tiene vocación de ir repitiendo su convocatoria y reúne a numerosas entidades y responsables políticos y parlamentarios para que la seguridad vial esté entre las prioridades de la Agenda política y se le dé la importancia que merece.
- 2018 “Constitución” de la Seguridad Vial²¹⁵.** El 6 de diciembre con motivo del 40 aniversario de la Constitución, la DGTY publicó una 'Constitución', sin valor reglamentario, con los derechos y deberes básicos de los conductores.
- 2019 Plataforma de Autoescuelas Digitales (PAD)²¹⁶.** Tiene su sede en Madrid.
- 2019 Federación Española de Vehículos de Movilidad Personal (FEVEMP).**
- 2021 Proyecto SAFE – Stop Atropellos de Fauna en España.** Es una iniciativa para analizar la mortalidad de fauna en las carreteras españolas²¹⁷.
- 2025 Teléfono gratuito y confidencial para víctimas de tráfico.** Está dedicado exclusivamente a brindar atención, información y orientación a las personas afectadas por siniestros viales en toda España.

HITOS HISTÓRICOS, RECOMENDACIONES, DECLARACIONES, CONGRESOS, ORGANIZACIONES Y ASOCIACIONES EUROPEAS E INTERNACIONALES

- 15 a.C. Odómetro²¹⁸.** Las primeras instrucciones de cómo construir un odómetro se pueden encontrar en el tratado de Architectura de Vitruvius, publicado ese año²¹⁹.

²¹³ Es una organización sin ánimo de lucro que agrupa a la mayoría de usuarios de vehículos de movilidad personal, y a otros colectivos de usuarios de vehículos eléctricos. Trabaja para mejorar las condiciones de transporte de los ciudadanos, a través del fomento de la movilidad eléctrica.

²¹⁴ Impulsa el Congreso Internacional de Profesionales para la Seguridad y la Educación Vial (CIPSEVI).

²¹⁵ Esta publicación se resume en cuatro Derechos Fundamentales: Derecho a la vida y a la integridad física; Derecho a la Educación, Formación e Información; Derecho a la Movilidad y Derecho a un vehículo seguro; y en un deber básico: Deber de cumplir las normas.

²¹⁶ Tienen como meta conseguir que la enseñanza teórica del permiso de conducción pueda hacerse vía online y llegar a todos los ciudadanos interesados en la obtención del permiso, sin importar donde tengan su domicilio.

²¹⁷ Participa el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO), promotor del proyecto, la Estación Biológica de Doñana (EBD-CSIC), responsable científica del proyecto y de tres de las principales sociedades científicas del país, la Asociación Herpetológica Española (AHE), la Sociedad Española de Ornitología (BIO/BirdLife) y la Sociedad Española para la Conservación y el Estudio de los Mamíferos (SECEM), que llevarán el peso de la movilización del voluntariado. Grupos de voluntarios recorrerán itinerarios programados para inventariar los animales atropellados.

²¹⁸ Su nombre se deriva de dos vocablos griegos, “odos” que significa camino y “metro” que quiere decir medir, es decir, que mide el camino.

²¹⁹ El arquitecto e ingeniero romano Vitruvius instaló en un carro una rueda adicional dentada, de unos 30 cm de diámetro, compuesta por cuatrocientos dientes, conectada con las ruedas del carro. De este modo, a medida que el carro iba avanzando, ejercía una revolución sobre cada uno de los dientes, haciendo girar el engranaje. Cuando se había completado una vuelta, el propio mecanismo activaba un segundo engranaje, que dejaba caer una pequeña

- 1640** ***Primer servicio de coches de alquiler.*** Los primeros taxis comenzaron a funcionar en París en 1640, el primer servicio constatado lo hizo Nicolas Sauvage. Los carruajes que efectuaban estos transportes eran llamados "fiacres" porque la primera parada estuvo en el Hotel Saint-Fiacre. En francés, la palabra "fiacre" designaba un carruaje de alquiler, de un solo caballo, con cochero, que se alquilaba por horas o por carrera.
- 1655** ***Primera silla de ruedas autopropulsada.*** Un joven relojero alemán llamado Stephen Farfler construye la primera silla de ruedas autopropulsada, un instrumento muy parecido a la moderna handbike.
- 1662** ***Primeros autobuses (carrozas).*** Blaise Pascal consigue de Luis XIV el monopolio para poner en marcha un servicio público de transporte en París. El estreno de los primeros autobuses fue precedido por una gran ceremonia de inauguración. Fue el 18 de marzo²²⁰. Desaparecieron en 1677.
- 1747** ***Ecole des Ponts et Chaussées (Escuela de Puentes y Calzadas).*** Fue fundada, en Francia, por Jean Rodolphe Perronet, con el objetivo de formar ingenieros civiles (contraponiéndose a los ingenieros militares de L'École de Mézières), siendo la primera en su género que funcionó en Europa. Más adelante servirá como modelo para la creación de la Escuela de Caminos española.
- 1769** ***Primer automóvil a vapor por carretera.*** El "Fardier" un vehículo de motor, de tres ruedas circula, en Francia, por primera vez. Se desarrolló con propósitos militares para remolcar cañones. Se estrelló en una de sus primeras pruebas y su desarrollo fue abandonado.
- 1800** ***Primera batería o pila.*** En 1800 Alessandro Volta escribe al Presidente de la Royal Society de Londres (Reino Unido), explicándole su invento²²¹.
- 1801** ***Primera locomotora terrestre sin railes.*** En la nochebuena de ese año, el ingeniero inglés Richard Trevithick hizo un corto viaje en una locomotora de vapor por un camino de tierra llevando a 7 pasajeros. El primer gran éxito vino cuando el locomóvil de Trevithick consiguió realizar un viaje de 100 millas en 1803, entre las localidades inglesas de Leather Lane a Islington, en trayecto de ida y vuelta.
- 1818** ***Invención de la draisiana***²²². El barón alemán Karl Christian Ludwig Drais von Sauerbronn, condujo por primera vez un vehículo de dos ruedas apoyando los pies alternativamente sobre el suelo. La denominó Laufmaschine (máquina para correr). Luego fue conocida como draisiana en su honor y fue la precursora del velocípedo (actual bicicleta).

pedra sobre un cesto. Al final del viaje solo había que contar el número de piedras, dado que una revolución completa de los cuatrocientos dientes equivalía a una milla romana, es decir, unos 1.478 metros. Con este elemento, los romanos consiguieron medir, con un gran nivel de precisión, la distancia de las distintas calzadas que conectaban con la capital del imperio desde cualquier parte del mundo conocido.

²²⁰ Lo cierto es que este novedoso sistema de transporte no duró demasiado tiempo en París. Quince años después de inaugurado, cesó su servicio.

²²¹ La pila consistía en una serie de pares de discos de zinc y de cobre (o también de plata), separados unos de otros por trozos de cartón o de fieltro impregnados de agua o de salmuera, que medían unos tres centímetros de diámetro. Estos discos al estar conectados en serie y apilados -lo que dio origen a su nombre 'pila'- permitían aumentar la tensión a voluntad.

²²² En la actualidad sigue siendo popular como primera bicicleta que se le compra a los niños.

- 1821** **Coche con motor de vapor.** En 1821 Julius Griffith realizó unos ensayos para crear un coche con un motor de vapor, pero la caldera resultó insuficiente para el peso de su invento. Con todo, su experimento sirvió de inspiración y fue reinventado por Amédée Bollée unos años más tarde.
- 1824** **Primera diligencia a vapor.** El ingeniero londinense William Henry James recorre varias millas en un camino en mal estado en el bosque de Epping transportando más de 20 pasajeros.
- 1824** **Primer servicio regular de transporte en autobús.** Iba tirado por caballos. John Greenwood lo pone en marcha en Manchester.
- 1824** **El inglés W. H. James construyó un enorme motor de vapor de dos calderas y cuatro cilindros, destinado a mover un locomóvil de 4.500 kg de peso.** En 1829 este vehículo disponía de tres avances tecnológicos revolucionarios para la época: empleaba amortiguadores de ruido, (lo que conocemos ahora como silenciosos o silenciadores), cambio de velocidades con sistema de salto de cadena, (similar al cambio de una bicicleta) y una solución para suplir el diferencial, que aún no se había inventado, consistente en que **cada rueda era accionada por un motor independiente**. Estos mastodontes metálicos eran capaces de desarrollar una velocidad máxima de 30 km/h.
- 1828** **Diferencial.** Lo patenta Onesiphore Pecqueur, relojero y mecánico francés, en ese año. Permitía las ruedas en las curvas girasen a distintas velocidades ya que al tomar una curva, la rueda interior reduce la velocidad mientras que la exterior la aumenta para compensar.. El mecanismo que creó funcionaba bien sobre superficies duras y secas, pero era ineficaz en carreteras mojadas o heladas.
- 1830** **Velocípedo.** El escocés Thomas MacCall crea el primer velocípedo con transmisión en los ejes (aunque aún no es una cadena).
- 1831** **Primer servicio regular de transporte de pasajeros en locomotoras a vapor terrestres.** El inglés Walter Hancock estableció un servicio regular entre Strafford y Londres.
- 1831** **Primera dinamo.** Michael Faraday construyó un disco considerado el primer generador eléctrico, que transformaba el flujo magnético en electricidad mediante el fenómeno de la inducción electromagnética generando una corriente continua.
- 1832** **Primer automóvil eléctrico.** Robert Anderson entre los años 1832 y 1839, desarrolló el primer coche eléctrico. El vehículo contaba con una pila no recargable, lo que limitaba mucho su autonomía.
- 1839** **Primera bicicleta de manivelas para accionar la rueda delantera.** Se atribuye al escocés Kirkpatrick Macmillan. No llegó a patentarla.
- 1839** **Primer vehículo movido por energía eléctrica.** El químico y empresario escocés Robert Anderson completó ese año un vehículo movido por celdas eléctricas no recargables.
- 1839** **Ruedas macizas de caucho.** Charles Goodyear descubrió la vulcanización, proceso mediante el cual el caucho se mezcla con azufre y se le aplica calor y presión, lo que mejora su plasticidad y resistencia. Fue entonces cuando se hicieron populares las llantas de goma maciza, aunque los viajes eran muy incómodos.

- 1854** ***Odómetro.*** Samuel McKeena crea la primera versión de un odómetro colocado en el costado de un vehículo para medir las millas con la rotación de las ruedas.
- 1858** ***Apero motorizado.*** J.W. Fawkes adapta un motor de vapor a un apero de labranza y consigue arrastrar ocho cuerpos de arado a través de un terreno cubierto de césped.
- 1860** ***Primera batería recargable.*** El francés Gaston Planté realizó, analizó y dio a conocer un acumulador, que se diferenciaba de otros precedentes en la utilización de electrodos de plomo y ácido.
- 1860** ***Primer motor de combustión interna funcional.*** Patentado por Jean Joseph Etienne Lenoir un ingeniero belga, naturalizado francés.
- 1862** ***Invención de la bicicleta.*** Pierre Lallemant incorporó a un velocípedo una manivela y unos pedales conectados al buje en la rueda delantera.
- 1867** ***Invención de la motocicleta.*** El estadounidense Sylvester Howard Roper inventó un velocípedo con un motor de cilindros a vapor (accionado por carbón). Se puede considerar la primera motocicleta.
- 1868** ***Primer semáforo para vehículos.*** Fue inventado por John Peake Knight, un ingeniero de ferrocarriles. Era un rotativo que funcionaba con gas, con un farol rojo y una luz verde muy similar a las señales de ferrocarril de la época. El semáforo se instaló en Londres. Este mecanismo de luces explotó durante su uso en 1869 y fue retirado en 1870.
- 1868** ***Primera bicicleta moderna.*** Pierre Michaux, un herrero francés, le añadió manivelas y pedales a una draisiana (se impulsaba con el pie sobre el suelo). Había comenzado a construirlas en la década de 1860 y fue en 1868 cuando se asoció con los hermanos Olivier y empezó a producirlas en masa. Fueron conocidas como Velocípedos Michaudines²²³.
- 1869** ***Invención del biciclo.*** El parisino Eugène Meyer es actualmente considerado como el padre del biciclo por la International Cycling History Conference, condición que tradicionalmente había recaído en el británico James Starley. Meyer patentó en 1869 una rueda de radios de alambre ajustables individualmente y produjo un diseño clásico de bicicleta con una rueda delantera de gran tamaño durante la década de 1880.
- 1869** ***Primera víctima mortal registrada de un accidente de automóvil.*** Mary Ward salió despedida desde un vehículo de vapor experimental construido por sus primos, el 30 de agosto, muriendo atropellada por el propio vehículo, en Parsonstown, Irlanda.
- 1875** ***Vehículo de motor eficaz.*** Amédée-Ernest Bollée presentó en sociedad, un automóvil que físicamente tenía la apariencia de un carro, pero sin estar tirado por caballos y en la zona trasera se elevaba una chimenea. Tenía capacidad para 12 personas y llegó a rodar a una velocidad de hasta 40 kilómetros por hora°. La eficacia del aparato inventado por Bollée le permitía ascender por pendientes de hasta un 12 por ciento de inclinación. Un acontecimiento asombroso dado los 4800 kilos que pesaba el vehículo. Pero ello no le impedía tener una gran maniobrabilidad,

²²³ Algunos historiados creen que pudo ser obra de su hijo Ernest o de Pierre Lallement que había trabajado con los hermanos Olivier.

característica que le dio nombre: L'Obéissant (El Obediente). Contaba con tracción trasera, en la que cada rueda tenía un motor de vapor, suspensión independiente en las cuatro ruedas y una caldera en la parte posterior que era alimentada por el chauffeur.

- 1881** ***Primer vehículo eléctrico con batería recargable.*** Gustave Trouvé monta un acumulador sobre un triciclo y realiza con éxito pruebas, el 19 de abril, en el mismo centro de París, aunque no consigue patentarlo.
- 1884** ***Aire acondicionado.*** El primer experimento fue ideado por William Whiteley, el cual colocaba unos bloques de hielo en un recipiente ubicado en el techo del coche de caballos con un ventilador movido por el eje de las ruedas que impulsaba aire al interior.
- 1884** ***Primera Caravana para fines recreativos.*** Fue diseñada y mandada construir por el Dr. William Gordon Stable, un escritor de novelas de la época victoriana y que había trabajado como cirujano para la Royal Navy. Era arrastrada por dos caballos.
- 1885** ***Motocicleta de combustión interna.*** Wilhelm Maybach y Gottlieb Daimler construyeron una moto con cuadro y cuatro ruedas de madera y motor de combustión interna.
- 1885** ***Primera bicicleta moderna.*** El británico John Kemp Starley inventó la Safety Bicycle (bicicleta de seguridad), una innovadora bici que ya tenía frenos y una posición mucho más orientada y parecida a las bicicletas de paseo actuales.
- 1886** ***Primer automóvil de combustión interna.*** Karl Benz logra patentar su "Motorwagen".
- 1888** ***Primer permiso de conducción.*** El 1 de agosto el Gran Ducado de Baden le expidió un permiso a Karl Benz, responsabilizando al conductor de todos los daños que pudiese ocasionar.
- 1888** ***Primer viaje interurbano en un coche moderno.*** Bertha Ringer Benz, esposa de Karl Benz, condujo el "Motorwagen", el 5 de agosto, junto a dos de sus hijos²²⁴.
- 1888** ***El velocímetro fue patentado por el croata Josip Belušić.*** Pasaron menos de cinco años para que este instrumento fuera conocido por todo el mundo. Todo esto sucedió gracias a la patente de Otto Schulze.
- 1888** ***Invención del neumático.*** John Boyd Dunlop, patentó el primer neumático con cámara de aire el 7 de diciembre de 1889. Se le ocurrió la idea de montar unos tubos de caucho inflados sobre las ruedas de madera de un triciclo y cubrirlos de una lona, creando los primeros neumáticos con cámara de aire.
- 1891** ***Michelin sacó su primera patente para un neumático desmontable.*** Fue utilizado por Charles Terront para ganar la primera carrera ciclista de larga distancia del mundo, el París-Brest-Paris de 1891.
- 1892** ***Primer tractor de combustión interna.*** El ingeniero norteamericano John Froelich construye el primer tractor con un motor de combustión interna.

²²⁴ Empleó 12 horas en el recorrido entre Mannheim y Pforzheim. Fue la primera persona que condujo un automóvil en un recorrido interurbano. El combustible era un derivado de petróleo que se obtenía en las farmacias. Durante el recorrido le pagó a un zapatero para que le pusiese una zapata de cuero al freno.

- 1892** *Primera patente de un parabrisas.* Mademoiselle Doumayrou patenta un objeto de belleza que denomina “pare-brise”.
- 1894** *Primer volante en un automóvil.* El ingeniero francés Alfred Vacheron es considerado el inventor del volante. Para la primera carrera automovilística del mundo, desde París hasta Ruán en julio de ese año, instaló un volante en lugar de la palanca de dirección habitual en su Panhard & Levassor.
- 1895** *Primer neumático instalado en un turismo.* El mérito es de los hermanos André y Edouard Michelin.
- 1896** *Primer camión de la historia.* Construido por Gottlieb Daimler.
- 1896** *Primera multa de velocidad registrada.* El 28 de enero es multado, en Inglaterra, Mr. Walter Arnold por viajar a 8 millas (13 km/h) por hora en lugar de la velocidad máxima permitida de 2 millas (3,2 km/h) por hora²²⁵.
- 1898** *Exposición Internacional del Automóvil.* Tuvo lugar en París, en el jardín de las Tullerías, del 15 de junio al 3 de julio²²⁶.
- 1898** *Primer semitrailer.* Alexander Winton, in Cleveland, Ohio, lo inventó en 1898 y vendió el primero en 1899.
- 1899** *Primer vehículo que superó los 100 km/h.* El belga Camille Jenatzy consigue con un vehículo eléctrico “La Jamais Contente” superar esa velocidad.
- 1899** *Primer artículo académico sobre Seguridad Vial.* William Phelps Eno, norteamericano, es considerado el “padre” de la seguridad vial. En diciembre de ese año publicó en la publicación “The Rider & Driver” un artículo titulado “Reform in Our Street Traffic Most Urgently Needed” (Se necesita con extrema urgencia reformar el tráfico de nuestras calles).
- 1900** *Primer Congreso Internacional de automovilismo* que tuvo lugar en París, del 09 al 16 de julio²²⁷.
- 1902** *Primer tractor comercial.* Patentado por el inventor inglés Dan Albone.
- 1903** *Se patenta el “sidecar”.* Aunque el primer sidecar data de 1885, e iba adosado a una bicicleta, fue patentado en 1903 por W. J. Graham, de Graham Brothers, Enfield, Middlesex (Reino Unido), quien junto a Jonathan A. Kahn comenzó la producción.
- 1903** *Limpiaparabrisas.* La estadounidense Mary Anderson lo patentó ese año.

²²⁵ Las multas se individualizaban y fueron 4. Una de ellas fue circular sin su nombre y dirección colocado en la máquina. <https://blog.britishnewspaperarchive.co.uk/2014/01/28/the-first-speeding-fine-for-travelling-at-8-mph/>

²²⁶ Fue organizada por el Automobile-Club de Francia. Hubo más de 230 expositores, de los cuales 77 eran constructores y más de 300 vehículos (turismos, pero también omnibuses, tractores, ciclos, etc.).

²²⁷ Tuvo lugar durante la Exposición Universal de 1900. El estado de las vías se trató someramente, pero se dejó constancia del propósito de someter a estudio las medidas necesarias para conseguir que las carreteras pudiesen soportar y favorecer la circulación de vehículos automóviles.

El mundo del automovilismo ya no se podía contentar con discutir la calidad de los vehículos, era necesario disponer de una red de carreteras adaptadas al nuevo medio de transporte para que éste fuese aceptado por todos.

Se celebró el 2º Congreso en la sede del Automóvil-club de Francia, en 1903 y el 3º en Milán en 1906.

- 1904** **Federación Internacional del Automóvil**²²⁸ (en francés, Fédération Internationale de l'Automobile). Se fundó el 20 de junio como una organización sin ánimo de lucro con sede en París²²⁹.
- 1905** **Primera glorieta para automóviles en el mundo.** Columbus Circle en Nueva York. La siguiente, en 1906, sería la Place de l'Étoile en París.
- 1905** **Primer Congreso Internacional de Turismo y Circulación en automóvil** que tuvo lugar en París, en el Grand Palais, en diciembre de ese año.
- 1907** **Primer taxi con taxímetro.** Circuló en las calles de Nueva York el 13 de agosto. A Harry N. Allen le habían cobrado 5 dólares (unos 127 dólares actuales) por un trayecto de 0,75 millas. Indignado por esta situación, decidió crear un servicio de taxis en Nueva York y cobrar un tanto por milla.
- 1908** **Primer Congreso Internacional de la Carretera**²³⁰, celebrado en París del 11 al 21 de octubre²³¹.
- 1909** **Asociación Mundial de la Carretera (PIARC)**²³². En francés se denomina "Association Internationale Permanente des Congrès de la Route (AIPCR)", y en inglés, "Permanent International Association of Road Congresses (PIARC)".²³³ Se fundó el 29 de abril.
- 1909** **Vidrio laminado.** Edouard Benedictus recibió la primera patente en 1909 y, aunque la industria automovilística no mostró demasiado interés, la idea terminó por imponerse cuando Henry Ford comenzó a instalarlos. En 1921 Ford empezó a ofrecer en sus coches el parabrisas de cristal laminado como una opción para sus coches y, cinco años más tarde, ya eran montados de serie en todos sus modelos.
- 1911** **Primer atraco desde un automóvil.** Tuvo lugar en París el 21 de diciembre, demostrando la versatilidad de los vehículos de motor para todo tipo de actividades.
- 1911** **Línea central para separar el tráfico que circula en direcciones opuestas.** Fue diseñada por Edward N. Hines, de la Comisión de Carreteras del Condado de

²²⁸ Es mundialmente conocida por regular las competiciones de automovilismo más importantes del mundo, pero su ámbito de aplicación incluye todos los aspectos del automóvil, las carreteras, la movilidad, el medio ambiente o seguridad vial.

²²⁹ Incluye 268 organizaciones automovilísticas de 143 países. Inicialmente tenía el nombre de "La Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus (AIACR)".

²³⁰ Participaron 28 países.

²³¹ Posteriormente tuvieron lugar los siguientes congresos: Bruselas (1910), Londres (1913), Sevilla (1923), Milán (1926), Washington (1930), Múnich (1934), La Haya (1938), Lisboa (1951), Estambul (1955), Río de Janeiro (1959), Roma (1963), Tokio (1967), Praga (1971), México (1975), Sídney (1983), Bruselas (1987), Marrakech (1991), Montreal (1995), Kuala Lumpur (1999), Durban (2003), París (2007), México (2011), Seúl (2015), Abu Dabi (2019), Praga (2023 y Vancouver (previsto para 2027)..

En el Congreso de Sevilla los expertos insistieron sobremanera en que al menos dentro de las fronteras de cada Estado rigiera una sola regla del tránsito. De esa forma en 1924 todos los vehículos en España pasaron a circular por la derecha en las vías urbanas, siendo Madrid la última ciudad en hacerlo.

²³² Agrupa a los organismos relacionados con las carreteras en todos los países, tanto del ámbito gubernamental como territorial o local, entidades públicas y privadas, empresas y a cuantos técnicos se interesasen a título individual por las carreteras y vías urbanas. Actualmente a la PIARC están asociados 120 Gobiernos nacionales de todo el mundo y tiene miembros en más de 140 países.

²³³ Es una asociación sin fines de lucro y trata de agrupar a los organismos relacionados con las carreteras en todos los países, tanto del ámbito gubernamental como territorial o local, entidades públicas y privadas, empresas y a cuantos técnicos se interesasen a título individual por las carreteras y vías urbanas.

Wayne (Michigan). Se considera el dispositivo de seguridad vial más importante jamás concebido²³⁴.

- 1912** **Sistemas eléctricos en el automóvil.** Cadillac fue el primer fabricante de automóviles que incorporó un sistema eléctrico para el arranque y la iluminación de los faros.
- 1913** **Primera cadena de montaje de automóviles.** El 7 de octubre de 1913, la planta de Ford en Piquette Avenue, en Detroit, comenzó a producir el Ford Model T en serie, utilizando una cadena de montaje.²³⁵
- 1914** **Primer semáforo eléctrico.** Fue diseñado por el policía Lester Wire. Se instaló en Cleveland (Ohio - E.E.U.U.) el 5 de agosto. Sólo tenía iluminación roja y verde.
- 1918** **Primera agente de tráfico.** La primera ciudad en los Estados Unidos y en el mundo en tener una agente de tráfico femenino fue Washington. La agente se llamaba Leola N. King.
- 1919** **Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles / Organización Internacional de Fabricantes de Vehículos (OICA).** Se fundó en París, donde sigue teniendo su sede, en 1919.
- 1920** **Primer semáforo tricolor.** Por iniciativa de William Potts, superintendente de la policía de tráfico de Detroit. El semáforo estaba suspendido de un cable para facilitar su visión. Apareció por primera vez el color amarillo para indicar "precaución".
- 1923** **Carrocería monocasco (autoportante) y suspensión independiente.** El Lancia Lambda es el primer automóvil que contó con este tipo de estructura²³⁶.
- 1923** **Primer semáforo tricolor.** Fue inventado por Garrett Augustus Morgan. El primero se instaló en París el 5 de mayo en el cruce entre los bulevares de Saint Denis y Sébastopol.
- 1924** **Primera autopista.** Conectaba Milan con el lago de Como y el lago Mayor y fue diseñada por el ingeniero Piero Puricelli, que definió las características de este tipo de vías. En ese año alcanzó una longitud de 77 km. Fue la primera que recibió ese nombre, aunque ya existían la Automobil Verkehrs und Übungs-Straße en Berlín (1909) y la Long Island Motor Parkway en Nueva York (1914).

²³⁴ La Administración Federal de Carreteras ha reconocido a Kenneth I. Sawyer, de la Comisión de Carreteras del Condado de Marquette, en Míchigan, por pintar la primera línea central de una autopista en 1917 en lo que entonces era la M-15 (parte de la actual carretera comarcal 492). Las fotografías de 1917 de la ubicación en Míchigan muestran claramente la línea central colocada durante ese verano, antes del incidente de McCarroll en otoño de 1917, que estuvo a punto de ser arrollada por un camión que invadía su sentido y eso motivó que pintase una línea central en la carretera. La primera línea central fue pintada por Edward N. Hines en la zona de Detroit en 1911 en una calle de la ciudad, por lo que ninguno de los dos puede reclamar la primera línea central del país; por sus esfuerzos, Hines fue galardonado con el primer premio Paul Mijksenaar Design for Function Award en Amsterdam en 2011.

²³⁵ Un colaborador de Henry Ford observó cómo se faenaba el ganado vacuno en un matadero de Chicago y observó que los animales muertos colgaban en lo alto de una estructura metálica y que sucesivamente trabajadores especializados retiraban partes de los animales según se iban desplazando por una cadena. Le propuso a Ford hacer lo mismo, pero en vez de separar partes, juntarlas, y así nació la producción de automóviles en masa. Se llegaron a fabricar 18 millones del modelo T.

²³⁶ Es monocasco lo tienen casi todos los automóviles que se fabrican hoy en día (salvo algún 4x4 y pick ups. Antes de la suspensión independiente las dos ruedas del mismo eje estaban unidas directamente y sus movimientos repercutían en ambas mutuamente. En Lancia pensaron que no tenía sentido aquello e idearon una forma de independizar los movimientos verticales de las ruedas de un lado y del opuesto. Cada rueda iba montada sobre un pivote con un muelle que permitía recorridos verticales independientes en cada rueda.

- 1926** *Onda verde en semáforos.* El primer sistema escalonado se instaló en la calle 16 de Washington D.C
- 1926** *FIATA (Federación Internacional de Asociaciones de Transitarios).* Es una organización no gubernamental que representa aproximadamente a 40.000 empresas de transporte y logística. Tiene su sede en Ginebra.
- 1930** *Instituto de Ingenieros de Transporte / Institute of Transportation Engineers (ITE).* Está presente en más de 78 países. Tiene su sede en Washington.
- 1931** *Antirrobo.* Abraham Neimán inventa un revolucionario sistema antirrobo automóvil al que da nombre. Renault es el primero que adopta esta invención en 1949 en su 4CV Luxe.
- 1932** *IBTTA - International Bridge, Tunnel & Turnpike Association (Asociación Internacional de Puentes, Túneles y Autopistas de Peaje).* Trata de innovar en la financiación de las infraestructuras viales por medio de los peajes. Tiene su sede en Washington.
- 1933** *Dirección hidráulica.* El Cadilla V-12 de la General Motors es el primer vehículo en el que se instaló este tipo de dirección.
- 1934** *Bombilla de doble filamento.* Mercedes presentó las luces Bilux en el modelo 500 K (W29). Estos combinan el haz principal y el haz de cruce en un reflector. Estas luces producían dos haces de diferente fuerza y ángulo.
- 1935** *Primer parquímetro.* Se instaló el 16 de julio en Oklahoma City. El primero que se instaló en Europa fue en Basilea, en 1952.
- 1937** *Zona de deformación.* Desarrollada por primera vez por el ingeniero austro-húngaro Béla Barényi.
- 1940** *Aire acondicionado.* Aparece por primera vez como equipo opcional en el Packard 180 de 1940, de la empresa Packard Motor Car Company. Inicialmente se llamó "refrigeración mecánica".
- 1941** *Techo retráctil y vidrios que se levantan y bajan eléctricamente.* Aparecen en el modelo Thunderbird de la empresa Chrysler.
- 1941** *Primer elevalunas eléctrico.* Las ventanas o lunas de los coches que se pueden abrir o cerrar con la ayuda de botones fueron colocados en los turismos por primera vez en ese año por Ford Motors. Siendo los primeros en tener elevalunas eléctricos fueron el Packard Custom Super 180 y el Lincoln Custom.
- 1941** *Primer sistema de transmisión automática.* El sistema Hydra-Matic fue creado en conjunto con Cadillac, y comercializado en los Oldsmobile de 1941. Aunque no fue la primera transmisión automática en ser inventada, sí fue la primera en funcionar y ser comercializada de serie.
- 1946** *Primer neumático radial.* El Michelin X.

- 1948** ***Federación Internacional de Carreteras***²³⁷. Es una organización sin fines de lucro con sede en Washington. España no fue admitida, en aquel momento, como miembro.
- 1948** ***Primer cinturón de seguridad***. El Tucker Torpedo los llevaba inicialmente incorporados, pero el temor a que la gente pensase que era debido a que el vehículo era inseguro, hizo que fuesen descartados.
- 1948** ***IRU (Organización Internacional de Transporte por Carretera)***. Se fundó en Ginebra, donde sigue teniendo su sede, para ayudar a reconstruir los devastados lazos comerciales de una Europa arrasada por la guerra.
- 1950** ***Declaración sobre la construcción de grandes vías de comunicación internacionales firmada en Ginebra el 16 de septiembre de 1950*** (firmada por España el 25 de marzo de 1960²³⁸).
- 1951** ***Paso de peatones***. El primer paso de cebrá se instaló el 31 de octubre en Slough (Berkshire), a 32 km de Londres.
- 1951** ***Primer intermitente***. Ford lo introduce en su modelo Taunus²³⁹.
- 1953** ***Frenos de disco***. Aparecieron en el Jaguar C, un vehículo de carreras y en 1955 en el Citroën DS.
- 1956** ***Comisión Internacional de los Exámenes de Conducción (CIECA)***²⁴⁰. Tiene su sede en Bruselas.
- 1956** ***Contenedores***. Malcom Purcell McLean, estadounidense, comercializa los contenedores trasladándolos desde tierra hasta los barcos y viceversa. El coste de la estiba se reduce por 36 veces la tonelada.
- 1957** ***Dirección telescópica desacoplable***. Se instala por primera vez en un vehículo Mercedes. Cuando se generalice se van a evitar muchos accidentes causados por el efecto lanza de la columna de dirección.
- 1958** ***Asociación Europea de Maquinaria Agrícola (CEMA)***. La primera asamblea general se celebró en Londres el 10 de julio. Tiene su sede en Bruselas.
- 1958** ***Controlador neumático de velocidad***²⁴¹. La empresa, de los Países Bajos, Gatsometer BV comenzó a suministrarlos a la policía.
- 1959** ***Insurance Institute for Highway Safety (IIHS)***. Aunque fundado en esa fecha, fue en 1992 cuando se construyó, en el estado norteamericano de Virginia, un laboratorio para evaluar las colisiones de vehículos.

²³⁷ Se fundó con la misión de fomentar y promover el desarrollo y mantenimiento de mejores, más seguras y sostenibles carreteras y redes de carreteras. Trabaja en conjunto con miembros y asociados en más de 118 países. También promueve soluciones tecnológicas y prácticas de gestión que proporcionen beneficios económicos y sociales a las inversiones viales nacionales.

²³⁸ Colección de tratados de las Naciones Unidas: https://treaties.un.org/http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst_01_TINF_CMITA.html

²³⁹ Antes se utilizaba el brazo o una especie de flecha mecánica.

²⁴⁰ Estimula la implantación de normas comunes para los exámenes de conducir dentro de los países miembros.

²⁴¹ Era bastante rudimentario, ya que utilizaba dos tubos neumáticos espaciados en un tramo de carretera o pista. Estaban conectados a una caja de cronometraje electrónico que medía el intervalo entre el paso de un coche por el primer y el segundo tubo, calculando así la velocidad del vehículo.

- 1959** *Cinturones de seguridad de tres puntos instalados de serie en automóviles.* El fabricante Volvo los instala en los asientos delanteros.
- 1959** *Primer automóvil con habitáculo indeformable.* Mercedes-Benz empezó a producir el “Fintail” (W 111) (conocido en España como “Colas”). Esta berlina fue el primer vehículo del mundo en presentar un concepto de seguridad integrado que incluía también zonas de deformación controlada.
- 1959** *Asociación Europa de Fabricantes de Neumáticos y Caucho (ETRMA).* Tiene su sede en Bruselas²⁴².
- 1959** *Prevention Routière Internationale*²⁴³. Se funda el 02 de enero. La PRI es una organización no gubernamental que se ocupa de la seguridad vial a nivel mundial. Están representados medio centenar de países y tiene su sede en Lisboa.
- 1963** *Federación Internacional de Peatones.* Tiene su sede en Zúrich (Suiza).
- 1964** *Primera cámara de control de velocidad.* La empresa Gatso, de los Países Bajos la da a conocer.
- 1966** *Primera cámara de foto-rojo.* La empresa Gatso, de los Países Bajos, empieza a venderla.
- 1966** *Federación Internacional de Vehículos Antiguos (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) – FIVA.* Es una asociación internacional no gubernamental sin fines de lucro y tiene su sede en Turín (Italia).
- 1968** *Inyección electrónica.* El Volkswagen 1600 montaba un sistema de alimentación de combustible que era revolucionario: la primera inyección electrónica, la Bosch D-Jetronic.
- 1969** *Primer Congreso Internacional de Vialidad Invernal.* Se celebró en Berchtesgaden (Alemania) en 1969.²⁴⁴
- 1970** *Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras (NHTSA).* Es una agencia dependiente del gobierno de los Estados Unidos, y forma parte del Departamento de Transporte. Su misión es “Salvar vidas, prevenir daños personales y reducir los accidentes de vehículos”²⁴⁵.
- 1970** *Sistema antibloqueo (ABS).* La empresa alemana Bosch lo había patentado inicialmente en 1936. Chrysler, junto con Bendix Corporation, introdujo un ABS informatizado, de tres canales y cuatro sensores en las cuatro ruedas denominado «Sure Brake» para su modelo Imperial de 1971, pero será en 1978 al aparecer el

²⁴² Pretende ser la voz de la industria de neumáticos en Europa, con el objetivo principal de representar los intereses de los fabricantes, en especial respecto a la legislación, a nivel europeo e internacional.

²⁴³ El IX Congreso Mundial de “Prévention Routière Internationale” tuvo lugar en Madrid en febrero de 2002 y la inauguración corrió a cargo del Rey Juan Carlos I.

²⁴⁴ Estos congresos son complementarios de los Congresos Internacionales de la Carretera y desde 1969 se celebran cada 4 años. Se han celebrado en: Valloire (Francia) 1971, Jyväskylä (Finlandia) 1973, Salzburgo (Austria) 1975, Dobbiaco (Italia) 1978, Davos (Suiza) 1982, Tampere (Finlandia) 1986, Tromsø (Noruega) 1990, Seefeld (Austria) 1994, Luleå (Suecia) 1998, Sapporo (Japón) 2002, Turin-Sestriere (Italia) 2006, Quebec (Canadá) 2010, Andorra la Vella (Andorra) 2014 y Gdansk (Polonia) 2018 y Calgary (Canadá) 2022 con el nombre: “XVI Congreso Mundial de Vialidad Invernal y Resiliencia de la Carretera”. Está previsto el XVII en Chambéry (Francia) en 2026.

²⁴⁵ La NHTSA realiza pruebas de seguridad pasiva en autos nuevos entregando una clasificación en estrellas basada en el comportamiento del vehículo en pruebas de impacto frontal y lateral. En los últimos años se ha incorporado una prueba de vuelco ante un accidente la que también se mide en estrellas.

de segunda generación de la marca Bosch en un vehículo Mercedes, cuando empieza a popularizarse.

- 1970** **Radar de control de velocidad.** La empresa Gatso, de los Países Bajos empieza a distribuirlos.
- 1973** **Asociación Europea de Concesionarios de Autopistas de Peaje (ASECAP).** Nació en 1973 como SECAP y se constituyó en asociación el 08.02.1993. En 2023 tenía 19 miembros. Tiene su sede en Bruselas.
- 1974** **Sistema de puntos del permiso de conducción.** El primer país en implantarlo fue la República Federal de Alemania donde no se restan, sino que se suman puntos.
- 1977** **Primer motor turbo de serie.** Lo fabricó la empresa sueca SAAB.
- 1980** **El airbag o bolsa/cojín de aire se instala de serie en los vehículos²⁴⁶.** Fue patentado en 1951 por el alemán Walter Linderer y en 1952 el ingeniero norteamericano John W. Hetrick patentó en EEUU su propia variante. El primer modelo que lo incorporó en Europa fue el Mercedes-Benz Clase S W126, en diciembre de 1980. La empresa Ford lo había instalado experimentalmente en algunos vehículos en 1971 y también en 1973, el Oldsmobile Toronado ya equipaba unas enormes bolsas que se inflaban y protegían la cabeza, el torso y las rodillas de los ocupantes. Sin embargo, este invento no tuvo mucha aceptación, pues el coche carecía de una electrónica adecuada para su despliegue y tampoco equipaba ningún sensor que determinara cuándo se tenían que inflar los airbags, lo que obligaba a activarlos manualmente en el momento del accidente.
- 1981** **Catalizador de tres vías.** Es desarrollado por Mooney y Keith. Consigue eliminar gran parte de las emisiones contaminantes.
- 1982** **Federación Europea de Autoescuelas (EFA).** Tiene su sede en Stockport, Cheshire, en el Gran Manchester (Gran Bretaña). Su miembro español es la CNAE. Sus idiomas oficiales son el inglés, el francés y el alemán.
- 1983** **Federación Europea de Ciclistas (European Cyclists Federation – ECF).** Tiene su sede en Bruselas.
- 1986** **Año Europeo de la Seguridad Vial.²⁴⁷**
- 1986** **Tercera luz de freno.** Una ley federal de la Administración Reagan estableció la obligoriedad de instalar una luz de freno alta en la parte trasera en los turismos. En 1994 se amplió a las furgonetas y a los camiones ligeros. En España no es obligatoria.
- 1986** **Sistema de Control de Tracción.** Fue lanzado ese año al mercado por Bosch y se diseñó para prevenir la pérdida de adherencia de las ruedas, de tal forma que éstas no patinen cuando el conductor se excede en la aceleración del vehículo o el suelo está muy deslizante (ej: hielo). Utiliza los mismos sensores que el sistema de frenos

²⁴⁶ Ha ido perfeccionándose a lo largo de los años. Actualmente existen vehículos que en caso de atropello levantan ligeramente el capó y se dispara un airbag situado en el motor que cubre un tercio del parabrisas para minimizar el impacto de la cabeza del peatón contra el mismo.

²⁴⁷ Los Años Europeos son temas anuales elegidos por la Unión Europea con el fin de sensibilizar y atraer la atención de los gobiernos nacionales. Son propuestos por la Comisión y adoptados por el Parlamento Europeo y los gobiernos de los Estados miembros.

antibloqueo (ABS). Las siglas más comunes para denominar este sistema son ASR (o Anti-Slip Regulation) y TCS (Traction Control System).

- 1986** **Alcolock.** El primer programa piloto de un alcoholímetro antiarranque fue puesto en marcha en California en 1986.
- 1988** **IRTAD (International Traffic Safety Data and Analysis - Grupo de Análisis e Información Internacional de Seguridad Vial)** es un grupo de trabajo permanente de la OCDE sobre la seguridad vial²⁴⁸. Tiene su sede en París.
- 1991** **Federación Europea de Víctimas del Tráfico (FEVR)**²⁴⁹. Es una ONG sin ánimo de lucro y comprende organizaciones de 16 países, la mayoría europeos. Tiene su sede en Bruselas. En España está representada por P(A)T – AP(A)T – Prevención de Accidentes de Tráfico
- 1991** **Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA).** Tiene su sede en Bruselas.
- 1991** **ERTICO – ITS Europe.** Es una entidad mixta pública y privada que se ocupa de la conducción automática, de la movilidad urbana, de la utilización de energías limpias y de actividades relacionadas con el transporte y la logística. Tiene su sede en Bruselas.
- 1992** **Día Internacional de las Personas con Discapacidad.** Fue proclamado el 03 de diciembre de 1992 por la Asamblea General de la ONU y en esa fecha se celebra cada año en todo el mundo.
- 1993** **European Transport Safety Council (ETSC) – Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte.** Tiene su sede en Bruselas y es una Organización sin fines de lucro dedicada a reducir el número de muertos y heridos en las actividades de transporte en Europa.²⁵⁰
- 1995** **Sistema de Control Electrónico de Estabilidad (ESP).** Desarrollado por las empresas Mercedes y Bosch. Aparece por primera vez en el Mercedes Clase S.
- 1995** **Association for Safe International Road Travel – ASIRT (Asociación para una circulación vial internacional segura).** Facilita información a los pasajeros para minimizar los riesgos viales. Tiene su sede en Rockville (Maryland-USA).
- 1996** **TISPOL**²⁵¹ **(Red Europea de Policías de Tráfico).** Se puso en marcha en 1996 por parte de las fuerzas europeas encargadas de la seguridad vial. Actualmente forman

²⁴⁸ La séptima conferencia se celebra en Lyon (Francia) el 27.09.2022.

²⁴⁹ Ofrece asistencia a las víctimas de tráfico para que puedan defender sus derechos y otra de sus misiones es reducir los peligros viales.

²⁵⁰ Presume de ser independiente y ofrecer asesoramiento experto en materia de seguridad en el transporte a la Comisión Europea, al Parlamento europeo y a los Estados miembros. Además de las aportaciones de sus socios, recibe financiación de la Comisión Europea y de entidades públicas y privadas relacionadas con la actividad del transporte.

²⁵¹ La Red de Policías de Tráfico europea es un proyecto que se inició en 1996, cuando la Comisión Europea promovió la reunión de representantes de Cuerpos Policiales de Tráfico de Capitales Europeas con el objetivo de formalizar y fortalecer la colaboración entre Fuerzas Policiales de Tráfico en Europa y compartir experiencias y conocimientos en materia de Seguridad Vial.

Durante cuatro años se trabajó en dicho proyecto hasta que finalmente en el año 2000 se creó definitivamente la TISPOL. Desde entonces, los integrantes de esta Red de Policías están trabajando principalmente para reducir las víctimas en las carreteras europeas. Para ello, intercambian experiencias, organizan y coordinan operaciones y campañas paneuropeas en materia de tráfico (alcohol, cinturón de seguridad, velocidad, camiones) inician y apoyan

parte 30 países, los de la UE más Noruega y Suiza. Serbia tiene estatus de observador. Cuenta con una base de datos conocida como **CLEOPATRA** (colección de aplicación de la ley de operaciones de la policía y las actividades para reducir los accidentes de tráfico). Es miembro de la Carta Europea de Seguridad Vial. Tiene su sede en Manchester (Gran Bretaña).

- 1997** *"Visión Cero"*²⁵², fue introducida por el Parlamento de Suecia como política nacional de seguridad vial.
- 1998** **Euro NCAP (European New Car Assessment Programme / Programa Europeo de Evaluación de Automóviles Nuevos).** Es un programa de seguridad para automóviles apoyado por varios gobiernos europeos, muchos fabricantes importantes y organizaciones relacionadas con el sector de la automoción de todo el mundo²⁵³.
- 1998** **Asociación Paneuropea de Abogados especializados en Daños Personales (European Organisation of Personal Injury Lawyers - PEOPIL).** Tiene su sede en Amsterdam.
- 1999** **Alianza Mundial para la Seguridad Vial (Global Road Safety Partnership – GRSP).** Tiene su sede en las oficinas de la Cruz Roja Internacional, situadas en Ginebra.²⁵⁴
- 1999** **Semana Europea de la Movilidad.** Esta iniciativa surgió en Europa ese año y a partir del año 2000 contó con el apoyo de la Comisión Europea²⁵⁵. Se celebra cada año del 16 al 22 de septiembre. El Car Free Day, también conocido como el **Día Mundial Sin Automóvil** forma parte de esta iniciativa, celebrándose el 22 de septiembre de cada año²⁵⁶.

investigaciones a nivel de seguridad vial proporcionando de forma consensuada su opinión sobre esta materia en el ámbito europeo, asesorando a la Comisión Europea.

Además, desde TISPOL también se trabaja en el control transfronterizo de los transportes de mercancías, en la vigilancia del abuso de horas al volante, el control a larga distancia de transportes, la inmigración y tráfico humano o el terrorismo.

Realiza a nivel europeo campañas de Seguridad Vial. Del 18 al 24 de febrero de 2019 se llevó a cabo la operación "Truck and Bus" para controlar camiones, autobuses y furgonetas. La DGT, a través de la ATGC, se sumó a esta campaña.

²⁵² Se propone eliminar todas las muertes y lesiones graves en accidentes de tráfico. Esta estrategia se basa en un principio ético que considera inaceptable cualquier pérdida de vida o lesión grave en accidentes viales, buscando una movilidad segura y sostenible. Se basa en principios como la prioridad de la vida humana, la corresponsabilidad entre autoridades, empresas y ciudadanos, la importancia de la seguridad en el diseño del sistema vial y la necesidad de mecanismos para la transformación y el cambio.

²⁵³ En 1998, Euro NCAP consiguió el estatus legal cuando se convirtió en asociación internacional bajo la ley belga, aunque desde 1996 se estaban realizando algunas pruebas.

En los últimos años está prestando atención a los usuarios vulnerables y tiene pendiente comprobar la seguridad de otro tipo de vehículos como pueden ser las autocaravanas.

²⁵⁴ Trabaja siempre con gobiernos, grupos de empresas y de la sociedad civil para apoyar programas de seguridad vial, nacionales, regionales y locales.

²⁵⁵ Se celebra cada año, del 16 al 22 de septiembre, realizando actividades para promocionar la movilidad sostenible y fomentando el desarrollo de buenas prácticas y medidas permanentes. En 2021 se celebró en Madrid.

²⁵⁶ Es una campaña de concienciación dirigida a sensibilizar a los ciudadanos en cuanto al uso del transporte público, en bicicleta y peatonal y a animar a las ciudades europeas a que promuevan estos modos de transporte y a que inviertan en las nuevas infraestructuras necesarias para esto.

Se trata de un evento que cuenta con el apoyo político de la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea, durante el cual multitud de ciudades europeas dedican toda una semana a actividades dirigidas a la concienciación en torno a los múltiples aspectos de la movilidad sostenible.

La popularización de las bicicletas compartidas se está viendo favorecida por los teléfonos inteligentes ya que permiten localizarlas, bloquearlas y desbloquearlas, conocer las tarifas y el gasto realizado, etc.

- 2001** *Primer Congreso Internacional de Reciclaje del Automóvil y sus baterías (IARC)*. Se celebró en Ginebra del 5 al 7 de marzo de 2001. Desde entonces se celebra anualmente, aunque hasta ahora siempre en países europeos.
- 2003** *Conferencia de Directores de Carreteras Europeas (CEDR)*. Es una organización de las organizaciones nacionales europeas de carreteras que fomenta la excelencia en la gestión de carreteras. Tiene su sede en Bruselas.
- 2004** *Carta europea de la seguridad vial*²⁵⁷ firmada por los primeros signatarios el 6 de abril de 2004 en Dublín.
- 2004** *Observatorio Europeo de Seguridad Vial (ERSO – European Road Safety Observatory)*. Está integrado en la página web de la Comisión “Europa” de Seguridad Vial.
- 2005** *Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas del Tráfico Vial*. Fue instituido por la ONU el 26 de octubre para “reconocer de forma adecuada a las víctimas de los accidentes de circulación y a sus familias”²⁵⁸.
- 2006** *International Transport Forum (ITC)*. El *Foro Internacional del Transporte*, que está dentro de la OCDE, se creó el 18 de mayo, por los ministros de 43 países (hoy en día (2024) hay 66 países miembros). El origen del ITF lo encontramos en 1953 cuando 16 naciones europeas establecieron la Conferencia Europea de Ministros de Transporte (CEMT), regida por un tratado internacional, con el fin de “coordinar y racionalizar el transporte interior europeo que tuviese importancia internacional”.
- 2006** *iRAP “International Road Assessment Programme”*²⁵⁹. El Programa Internacional de Evaluación de Carreteras es una organización que engloba programas de evaluación de carreteras en todo el mundo, por ejemplo, Europa (EuroRAP), Australia (AusRAP), and Estados Unidos (usRAP).²⁶⁰
- 2006** *Fondo Mundial para la Seguridad Vial (GRSF)*. Es un fondo mundial de múltiples donantes auspiciado por el Banco Mundial. Su misión es ayudar a los gobiernos a desarrollar la capacidad de gestión de la seguridad vial y ampliar la prestación de servicios de seguridad vial en los países de ingresos bajos y medios.
- 2007** *Primera Semana sobre Seguridad Vial Mundial (First United Nations Global Road Safety Week)*. Se celebró a nivel mundial del 23 al 29 abril. Se dedicó a los

²⁵⁷ La Comisión Europea acordó, dentro de su programa de acción europeo de seguridad vial, incluir una declaración de principios, la Carta Europea para la Seguridad Vial, para que todos aquellos que estuvieran interesados, ya fueran entes públicos o privados, manifestaran, firmando la carta, su compromiso de trabajar y esforzarse en reducir los índices de siniestralidad. Es decir, no es propiamente una normativa, sino que plantea conseguir una serie de objetivos siguiendo las recomendaciones de la Carta.

²⁵⁸ Se basó en una conmemoración anterior que llevaba a cabo desde 1995 la Federación Europea de Víctimas del Tráfico Vial.

²⁵⁹ Su objetivo es desarrollar un programa de auditorías de seguridad vial para las carreteras usando equipos automatizados en las inspecciones, así como generar planes de inversión con propuestas de mejoramiento de la seguridad que ofrece la infraestructura. Dentro de este programa se encuentran las acciones siguientes:

- Inspeccionar vías de alto riesgo y desarrollar la “Calificación por Estrellas” y los “Planes de Inversión para Vías Más Seguras”.
- Proveer capacitación, tecnología y apoyo a fin de sostener el desarrollo de la capacidad en los ámbitos nacional, regional y local.
- Hacer un seguimiento del funcionamiento de la seguridad de las vías de tal manera que los organismos donantes puedan evaluar los beneficios de sus inversiones.

²⁶⁰ RAP es el acrónimo de “Road Assessment Program”.

usuarios juveniles, bajo el lema “La seguridad de los jóvenes en la carretera”.²⁶¹ Fue patrocinada por las Comisiones Regionales de la ONU y la Organización Mundial de la Salud.

- 2007** ***Asociación Iberoamericana de Centros de Educación y Formación Vial (AICEFOV).*** Tiene su sede en Montevideo (Uruguay).²⁶²
- 2009** ***Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: Tiempo de acción.*** Moscú, 19-20 de noviembre. ***Declaración de Moscú***²⁶³.
- 2008** ***Primer Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial de la Organización mundial de la Salud (OMS)***²⁶⁴.
- 2010** ***Resolución 64/255, de 1 marzo de 2010 de la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamando el periodo 2011-2020 como «Decenio de Acción para la Seguridad Vial»***, con el objetivo general de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tráfico en todo el mundo²⁶⁵.
- 2011** ***Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.*** Se puso en marcha a nivel mundial el 11 de mayo.
- 2011** ***Foro contra la Violencia Vial.*** Se celebró el primero en Buenos Aires, el 07.09.2011²⁶⁶.
- 2011** ***Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial.*** Es un instrumento de cooperación internacional integrado por las máximas autoridades de seguridad vial de los países iberoamericanos miembros. Nace formalmente y se establece como su fecha fundacional el 17 de noviembre.
- 2012** ***Global Alliance of NGOs for Road Safety (Alianza Global de ONG para la Seguridad Vial).*** Tiene su sede en Zúrich (Suiza).
- 2018** ***Espejos retrovisores virtuales.*** El Audi e-tron es el primer vehículo de producción en serie que permite incorporar los Audi virtual mirrors, unos retrovisores con cámaras en vez de los clásicos espejos.

²⁶¹ La segunda semana se celebró del 6 al 12 de mayo de 2013 y estuvo dedicada a la seguridad peatonal, bajo el lema “Proteger los peatones”, la tercera tuvo lugar entre el 4 y el 10 de mayo de 2015 y estuvo orientada a la salvación de la vida de los niños, bajo el lema “Salvar vidas infantiles”, la cuarta tuvo lugar del 8 al 14 de mayo de 2017 y se ocupó del exceso de velocidad con el lema “Bajar la velocidad”. La quinta semana tuvo lugar del 6 al 12 de mayo de 2019 con el tema “Liderazgo para la seguridad vial”. La sexta semana tuvo lugar del 17 al 23 de mayo de 2021 con el tema “Calles para la vida”. La séptima se desarrolló del 15 al 21 de mayo de 2023 con el lema “Repensar la movilidad”. La octava tendrá lugar en mayo de 2025.

²⁶² Se reúne anualmente en distintas ciudades de Iberoamérica para revisar problemas propios del sector, compartir experiencias, tecnología y aportar buenas prácticas a la causa de la Seguridad Vial.

²⁶³ Se celebró la Segunda Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial: es hora de resultados. Brasilia, 18-19 de noviembre de 2015. Declaración de Brasilia. La Tercera Conferencia se celebró en Estocolmo del 19 al 20 de febrero de 2020. Se puso especial énfasis en el programa Visión 0 desarrollado por Suecia. Recoge en su octava recomendación “Establecer un límite máximo de velocidad de desplazamiento por las vías de 30 km/h en zonas urbanas”. La cuarta conferencia tuvo lugar en 2025 en Marrakech con el lema “Comprometidos con la vida”.

²⁶⁴ Se publicó un segundo informe en 2018.

²⁶⁵ Se solicitó a la Organización Mundial de la Salud y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas que preparasen un plan de acción del Decenio como documento orientativo que facilite la consecución de sus objetivos.

²⁶⁶ El XIV Foro se celebró en Madrid, el 05 de noviembre de 2019.

2019 Red europea de vigilancia de carretera (ROADPOL). Se constituyó en Dublín el 26.09.2019 y sustituyó a TISPOL. Tiene su sede en Münster (Alemania) y se rige por las leyes de este último país. España está adherida mediante la ATGC.

DEFINICIONES NO CONTEMPLADAS EN EL ANEXO I, PERO QUE FIGURAN EN LA NORMATIVA DE TRÁFICO INCLUIDO EL TRLTSV O SON DE INTERÉS

A) DEFINICIONES RELACIONADAS CON LOS USUARIOS VIALES

²⁶⁷ *Accesibilidad.*

²⁶⁸ *Acompañante.*

²⁶⁹ *Administración pública.*

²⁷⁰ *Alcogate.*

²⁷¹ *Alcolock (alcoholímetros antiarranque).*

²⁷² *Alquiler entre particulares.*

²⁷³ *Alumno de autoescuela.*

²⁶⁷ *Supone la posibilidad de tener acceso, paso o entrada a un lugar o actividad sin limitación alguna por razón de discapacidad.*

²⁶⁸ *Este término no aparece en el TRLTSV, aunque sí se encuentra dos veces en el art. 23 del RGCir. En Colombia, el Código Nacional de Tránsito Terrestre indica en su art. 20 que es la persona o personas que acompañan a un conductor en un vehículo particular diferenciándolo de “pasajero” que es aquel que lo hace en un transporte público.*

²⁶⁹ *Desde un punto de vista formal es el conjunto de organismos de gobierno de un ente público que ostenta el poder político, la competencia y los medios necesarios para satisfacer los intereses generales. Desde un punto de vista material, la administración sería la propia actividad administrativa de todos esos organismos públicos, tanto de gestión y administración, como de relación con otros organismos y con los particulares.*

El TRLTSV tendría que evitar confusiones entre los términos “Autoridad” y “Administración”.

²⁷⁰ *Consiste, según el European Transport Safety Council, en una barrera situada en carretera con un dispositivo incorporado para que el conductor, si el resultado es positivo, la barrera no se levantará y quedará prohibido su paso a la red viaria.*

²⁷¹ *Es un dispositivo de antiarranque del automóvil por alcoholemia. Fue añadido como Disposición adicional decimoquinta al TRLTSV por la Ley 18/2021. Alcolock surge de la unión de dos palabras: alcohol e lock que significa bloqueo, por lo tanto, el dispositivo lo que hace es bloquear el vehículo cuando detecta una tasa de alcohol elevada. El aparato es capaz de analizar el aire espirado por el conductor como lo hacen los alcoholímetros de los agentes de tráfico para evitar que un conductor que quiera circular bajo los efectos del alcohol no pueda hacerlo ante la imposibilidad de que su vehículo arranque. Se trata de un dispositivo que ya está en vigor en varios países y que permite realizar un análisis muy rápido. El conductor deberá soplar en el aparato y en un intervalo de entre 5 y 25 segundos este indicará cuál es su tasa de alcohol. Si esta supera el límite legal, el sistema que obliga al conductor a soplar para poder arrancar hará que el coche se bloquee y no arranque.*

A partir del 6 de julio de 2022 es obligatorio que los conductores de vehículos de transporte de viajeros por carretera dispongan de interfaz para la instalación de alcoholímetros antiarranque. Sin embargo, es una medida que se irá instaurando poco a poco en los demás vehículos porque a partir del 6 de julio de 2024 también será obligatorio para autobuses y autocares de nueva matriculación.

Véase el Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de noviembre de 2019.

²⁷² *Algunas empresas ya ofrecen este servicio en España. La persona interesada debe inscribirse en una página web y luego puede alquilar un vehículo a su propietario en función del tipo de automóvil. Incluye seguro contra averías y accidentes y es más barato que los alquileres tradicionales.*

²⁷³ *El TRLTSV debiera definir lo que es un alumno de autoescuela ya que sabemos que no lo debemos considerar conductor cuando hace prácticas o se examina de un permiso o licencia pero no está tan claro que no sea el conductor cuando hace prácticas en motocicleta o se examina de la misma ya que en ese caso el profesor no está a cargo de los mandos adicionales y no se puede decir que siempre puede controlar al alumno mediante el intercomunicador teniendo en cuenta además que a los aspirantes que tengan hipoacusia que les impida recibir las instrucciones a través de intercomunicador le será facilitado el itinerario a realizar mediante un navegador GPS para moto en el que*

²⁷⁴ Andarín.

²⁷⁵ Animal o bestia de carga.

²⁷⁶ Animal de monta o montura.

²⁷⁷ Animal doméstico.

²⁷⁸ Animal de silla.

²⁷⁹ Animal de tiro.

se indicará el destino así como varios puntos intermedios que permitan el desarrollo de la prueba en distintos tipos de vías y situaciones de tráfico (art. 55.4) RGCond)..

El Anexo VI.6) del RGCond indica:

“Esta formación (práctica) se realizará conduciendo sin acompañante una motocicleta de las características establecidas en el anexo VII, bajo la dirección y control inmediatos de un profesor de formación vial en posesión de la correspondiente autorización de ejercicio y del permiso de conducción en vigor de la clase A con más de 1 año de antigüedad”.

Vemos como por un lado habla de “conduciendo” pero por otro afirma que el “control” lo efectúa el profesor.

Un Auto de la Audiencia Provincial de Soria, Sección Primera, de 26 de noviembre de 2015 trató de clarificar este asunto en un caso en que un alumno que realizaba su segunda práctica de destreza sufrió un accidente y resultó fallecido. El Tribunal, con un voto particular en contra, llegó a la conclusión de que el alumno no es el conductor ya que en virtud de lo dispuesto en el TRLTSDV el conductor de un vehículo de autoescuela es siempre el profesor que imparte la enseñanza para la conducción, pudiendo interpretarse de forma análoga para el supuesto de motocicletas, dado que en virtud del Reglamento de las Escuelas Particulares así como del Reglamento General de Conductores, el profesor debe controlar igualmente el manejo de la motocicleta dando las oportunas instrucciones sobre qué debe hacer el alumno en cada momento a través del sistema de intercomunicación preceptivo, por lo que sin su presencia el alumno no está autorizado a conducir la misma, cometiendo incluso un posible delito del artículo 384, párrafo segundo, del Código Penal si lo hiciera, al no estar autorizado administrativamente para llevar la motocicleta si no es en presencia del profesor y bajo la supervisión del mismo.

También podría darse el caso de que una persona que tenga permiso en vigor quiera ir a una autoescuela a hacer prácticas para mejorar su técnica de conducción o actualizar sus conocimientos y tendría la consideración de alumno de autoescuela, aunque sería el conductor legal si hiciese prácticas en un vehículo con doble mando.

²⁷⁴ La Resolución de 21 de noviembre de 2006, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el registro y publicación del Convenio colectivo estatal de empresas de mensajería (hoy derogada), indicaba que su función se reduce a realizar misiones de pequeño transporte dentro de un limitado radio de acción, siguiendo las instrucciones emanadas en cada caso del encargado de organizar el servicio. Para efectuar su trabajo el andarín utilizará los medios públicos de transporte, urbanos y/o interurbanos, o bien -cuando las distancias a recorrer razonablemente lo permitan- realizará el servicio andando.

En el convenio colectivo de la ASM Supply Chain Solutions, SL de Baleares inscripto por resolución del consejero de Economía y Competitividad en junio de 2014, se dice que es el trabajador que, sin vehículo o con bicicleta, realiza labores de distribución de sobres y pequeña paquetería.

²⁷⁵ Falta la definición. El término figura en el artículo 50.1 del TRLTSV.

No existe en los artículos 148 y 149 de la Constitución Española (CE) un título competencial específico relativo a la protección o el bienestar de los animales. Hay que señalar que el “derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado” recogido en el artículo 45 de la CE se refiere a la protección y mejora de la calidad de vida de las personas.

Encontramos la definición de “bestia de carga” en el Diccionario Español Jurídico donde se señala que es el animal doméstico utilizado para llevar carga; por ejemplo, el macho, la mula, el borrico.

España no cuenta con una legislación marco de protección de los animales, si no que cada CCAA tiene su propia Ley.

²⁷⁶ El término “animal de montura” se encuentra en las señales R-117 y R-409 del RGCir. Debiera indicar que animales se consideran de montura. Normalmente serían caballos, burros, mulas, etc.

²⁷⁷ El art. 3 de la Ley 8/2003, de 24 de abril, de sanidad animal los define como “aquellos animales de compañía pertenecientes a especies que críe y posea tradicional y habitualmente el hombre, con el fin de vivir en domesticidad en el hogar, así como los de acompañamiento, conducción y ayuda de personas ciegas o con deficiencia visual grave o severa.

²⁷⁸ Este término se encuentra en el artículo 50.1 del TRLTSV. Según el DLE es el caballo que se usa para montar.

²⁷⁹ Este término aparece en el artículo 15 del RGCir. Se debía aclarar cuáles son los animales incluidos en esta denominación ya que por ejemplo un perro de raza husky siberiana además de animal de compañía es un animal de tiro. Podría tirar de un remolque pequeño cuando fuese de paseo.

²⁸⁰ Aparato.

²⁸¹ Artilugio.

²⁸² Aprendiz de conductor.

²⁸³ Aquaplaning o hidroplaneo.

²⁸⁴ Autoridad.

²⁸⁵ Avanzar.

²⁸⁶ Bandera amarilla.

²⁸⁷ Bandera roja.

²⁸⁸ Banderero.

²⁸⁰ En el Anexo I del TRLTSV, en la definición de vehículo, indica un vehículo es un aparato que circula por las vías en las que se aplica la normativa de tráfico.

²⁸¹ Figura este término en la Instrucción 2019/S-149 TV-108, de la DGT, de 03.12.2019, sobre VMPs, donde indica en su punto 6.1 que “Los artilugios que no sobrepasan la velocidad de 6 km/h. tienen la consideración de juguetes” y al no estar definido “artilugio” acudimos al DEL y nos dice que se usa mayoritariamente en sentido despectivo y que es “Un mecanismo, artefacto, sobre todo si es de cierta complicación”.

²⁸² Persona que está aprendiendo a conducir. El término aparece en el art. 119.2 RGCir. No es sinónimo de alumno de autoescuela ya que una persona puede aprender a conducir sin ir a una autoescuela de acuerdo con la Orden de 29 de julio de 1981 por la que se regula la licencia de aprendizaje de la conducción.

²⁸³ Ver “Hidroplaneo”.

²⁸⁴ El artículo 24 del Código Penal, a efectos penales, define como autoridad al que por sí solo o como miembro de alguna corporación, tribunal u órgano colegiado tenga mando o ejerza jurisdicción propia. Literalmente, según el DLE, autoridad sería tanto la potestad, facultad o el poder que tiene una persona sobre otra que le está subordinada, como la propia persona revestida de algún poder o mando, es decir, la persona que ejerce esa potestad, facultad o poder. Podríamos definir autoridad como el derecho que el orden jurídico otorga a una persona, cargo u oficio para dar órdenes y para comprobar que se cumplen.

²⁸⁵ Según el art. 26.3 del TRLTSV, significa circular en el sentido permitido.

²⁸⁶ El término figura en el artículo 143.3c) y en el 9 del Anexo II del RGCir. Indica al resto de los conductores y usuarios la necesidad de extremar la atención o la proximidad de un peligro. Esta bandera podrá ser también utilizada por el personal auxiliar habilitado que realice funciones de orden, control o seguridad durante el desarrollo de marchas ciclistas o de cualquiera otra actividad, deportiva o no, en las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

La Instrucción 18/TV-101, de la DGT, de 12.02.2018, sobre Instrucciones específicas sobre regulación de tráfico para el desarrollo de eventos deportivos en vías y terrenos de uso público dispone que “la habilitación será hecha por la Subdirección General de Operaciones y Movilidad en el caso de los eventos cuya autorización corresponda a la DGT y en el resto de los casos, por la Jefatura Provincial de Tráfico de la provincia o isla donde se inicie el evento.

Para la habilitación del personal auxiliar se requerirá que cumplan con los requisitos establecidos en el artículo 13 del anexo II del RGCir y posean las aptitudes y conocimientos necesarios para el ejercicio de dichas funciones.

Se entenderá que el personal de la organización cuenta con esas aptitudes y conocimientos cuando el organizador acredite, mediante un certificado emitido por una federación deportiva, que estos han recibido una formación adecuada para realizar dichas funciones de orden, control y seguridad.

Esta acreditación al organizador será exigida, en todo caso, respecto del personal auxiliar que vaya a actuar en los eventos federados, siempre que así lo haya establecido como requisito la Federación correspondiente. En el resto de los casos, se exigirá, al organizador, una acreditación equivalente a la establecida para los eventos no federados o declaración responsable”.

²⁸⁷ El término figura en el artículo 143.3a) y en el 9 del Anexo II del RGCir Indica el inicio del espacio ocupado por una prueba deportiva de tráfico. A partir del paso del vehículo que la porta, la calzada queda temporalmente cerrada al tráfico de todos los vehículos y usuarios, excepto para aquellos que son acompañados o escoltados por los agentes de la autoridad responsable de la regulación, gestión y control del tráfico.

²⁸⁸ Es un término que se utiliza en Iberoamérica para designar al trabajador que, durante unas obras en una carretera, en ausencia de un semáforo, facilita el tráfico alternativo de los vehículos. Se le exige aprobar un curso de formación y tener la vista y la audición en buenas condiciones.

²⁸⁹ *Bandera verde.*

²⁹⁰ *Biciusuario.*

²⁹¹ *Bikejoring.*

²⁹² *Campo de visión o campo visual.*

²⁹³ *Car, moto o bike sharing (compartir coche, motocicleta o bicicleta).*

²⁹⁴ *Chaleco reflectante*

²⁹⁵ *Chófer (en América, chofer).*

²⁹⁶ *Ciclista.*

²⁹⁷ *Ciclista con perro sujeto por una correa.*

²⁹⁸ *Circular.*

²⁹⁹ *Comitiva organizada.*

²⁸⁹ El término figura en el artículo 143.3b) y en el 9 del Anexo II del RGCir. Indica el fin del espacio ocupado por una prueba deportiva de tráfico. A partir del paso del vehículo que la porta, la calzada queda de nuevo abierta al tráfico.

²⁹⁰ Ciclistas y pasajeros de ciclos.

²⁹¹ Es el arrastre de una bicicleta por uno o varios perros.

²⁹² En fisiología es el espacio que abarca la vista estando el ojo inmóvil. El DLE señala que es el “espacio que abarca la vista manteniendo la mirada fija”

²⁹³ Se trata de alquilar un turismo o bicicleta a tiempo parcial – desde minutos a semanas- e incluye los gastos de combustible, de mantenimiento, de seguro.... Se paga una cuota inicial y luego el tiempo de uso y los kilómetros recorridos. En 2030 se calcula que circularán en Europa unos 80 millones menos de vehículos gracias a esta modalidad de alquiler.

²⁹⁴ El art. 118.3 RGCir exige la utilización de un chaleco reflectante de alta visibilidad a “los conductores de turismos, de autobuses, de automóviles destinados al transporte de mercancías, de vehículos mixtos, de conjuntos de vehículos no agrícolas, así como los conductores y personal auxiliar de los vehículos piloto de protección y acompañamiento cuando salgan del vehículo y ocupen la calzada o el arcén de una vía interurbana”.

Vemos como no diferencia el uso (que es obligatorio) **de día y de noche** para esos conductores y usuarios en esas vías interurbanas.

Pero para otros conductores de otros vehículos o peatones en todas sus acepciones (Anexo I TRLTSV incluidos los que empujen a pie un ciclo, un ciclo de motor y un ciclomotor de 2 ruedas) sólo se les exige de noche o cuando existe baja visibilidad en vías fuera de poblado (periurbanas + interurbanas). Las periurbanas están descritas en el Norma 3.1-IC, Apartado 2.6) y en el Glosario.

A mayor abundamiento, los ocupantes de un vehículo averiado o accidentado, al bajar del mismo deben respetar lo dispuesto en los art. 122.6) y 130.3) RGCir que exigen que los peatones no permanezcan en la calzada o el arcén. Si respetasen estas disposiciones no habría motivo para exigirles el chaleco reflectante.

Es llamativo que no exija el chaleco a los conductores de vehículos agrícolas o sus conjuntos. Tampoco se exige a los ciclistas cuando no sea obligatorio el uso del alumbrado (en los túneles hay que usarlo, aunque sea de día).

²⁹⁵ Este término se sigue usando en el habla y en los medios de comunicación. Viene del francés “chauffeur”, un término que también se usó mucho en España (las primeras autoescuelas eran escuelas de chauffeurs), que en su origen equivalía a la palabra española “fogonero”. El DLE lo define como “persona que, **por oficio**, conduce un automóvil”. Lo mismo sucede en Gran Bretaña donde “chauffeur” es aquel conductor que cobra por realizar esa actividad. En los años 20 el plural se formaba añadiendo una “s”: chofers.

²⁹⁶ Conductor de ciclos.

²⁹⁷ En España no está expresamente prohibido circular en bicicleta sujetando a un perro con una correa y un agente sólo podría denunciar al ciclista cuando el animal interfiriese en la conducción. El art. 28 del Reglamento General de Circulación alemán (StVO) prohíbe remolcar a animales detrás de vehículos, pero permite a los ciclistas llevar a un perro (no se permite otro tipo de animal) sujeto por una correa.

²⁹⁸ Según el DLE, significa: a) andar o moverse en derredor o b) ir y venir.

²⁹⁹ Figura el término en el artículo 65.3b) del RGCir. Según el DLE es un grupo de gente que va acompañando a alguien y el calificativo de organizada significa que hay alguien responsable de la misma.

³⁰⁰ Conducir.

³⁰¹ Conductor en servicios de urgencia.

³⁰² Conductor novel.

³⁰⁰ Para el Diccionario de la Lengua Española, «conducir» consiste en «guiar un vehículo automóvil» (acepción quinta); y el Diccionario del Español Jurídico define la conducta consistente en «conducir un vehículo a motor o un ciclomotor» como «guiar un vehículo a motor o un ciclomotor manejando los mecanismos de dirección e impulsión del mismo, o solo los de dirección si se cuenta con inercia». Así pues, la conducta consiste en guiar y dirigir el vehículo implicando un desplazamiento espacial y temporal.

La Sentencia 436/2017 de la sala 2ª de lo Penal del Tribunal Supremo, de 15 de junio de 2017 hace algunas consideraciones interesantes sobre el significado de conducir. Después de citar algunos artículos del TRLTSV, del RGCir y del RGCond, llega a la conclusión de que “conducir un vehículo a motor o un ciclomotor es la conducta que se lleva a cabo por la persona que maneja el mecanismo de dirección o va al mando de un vehículo que se desplaza”. En otro apartado señala que sin movimiento no hay conducción, pero basta que haya movimiento, por pequeño que sea, para que el acto se considere conducción.

El Tribunal Supremo, Sala de lo Penal, en Sentencia 893/2023, de 29 de noviembre, considera que el verbo empleado en los tipos penales es conducir, y no puede efectuarse una interpretación extensiva en perjuicio del reo, por lo que empujar un vehículo dirigiendo el volante desde el exterior del vehículo no es conducir porque no hubo un verdadero manejo de los mecanismos de conducción del vehículo, y por ello el Supremo absuelve al acusado del delito contra la seguridad vial.

³⁰¹ Ídem, ya que figura en el artículo 119.2c) del RGCir.

³⁰² **Es llamativo que no figure el término “conductor novel” en el Reglamento General de Conductores.** Encontramos su definición en la señal V-13 del Anexo XI RGV y en el art. 173 RGCir que se refieren a lo que es un conductor novel: “Indica que el vehículo está conducido por una persona cuyo permiso de conducción tiene menos de un año de antigüedad”.

Sin embargo, también se puede considerar como “**novel**” a efectos de alcohol en su organismo a un conductor con menos de dos años de antigüedad en el permiso ya que su tasa permitida de alcoholemia es inferior a la de un conductor con más antigüedad. El art. 20 RGCir permite a los conductores de vehículos una tasa de alcohol en aire espirado de 0,25 miligramos. En el caso de los conductores noveles, la tasa permitida se reduce y se sitúa en 0,15 miligramos por cada litro de aire expirado.

Los conductores noveles, es decir, con un permiso con menos de un año de antigüedad, tienen que poder ser identificados por el resto de usuarios, por lo que es obligatorio que lleven en su coche el distintivo que indica que cuentan con poca experiencia al volante. Se trata de una L blanca sobre fondo verde que se coloca en la parte trasera del vehículo bajo el cristal para que sea fácilmente visible. Durante todo el primer año desde la fecha de obtención del primer permiso de conducir, es obligatorio el uso de esta identificación, sin excepciones y en todo momento. La falta de este distintivo en el coche cuando lo conduce un conductor novel, puede ser denunciada por los agentes.

Cuando se aprobó la Ley 17/2005 del permiso por puntos, que modificó la entonces Ley de Seguridad Vial, se dispuso que a efectos de puntos un conductor con menos de 3 años en su permiso (salvo que tuviera otro de otra categoría) tuviese inicialmente 8 puntos y debía esperar hasta completar 3 años de vigencia de su permiso, sin cometer infracciones que descuenten puntos, para disponer de 12 [art. 63.2a)]. A los conductores que tenían más de 3 años de antigüedad en el permiso, cuando se aprobó aquella Ley, que eran la inmensa mayoría, se les asignaron 12 puntos. Pero eso fue en el momento en que entró en vigor, en 2006, la Ley del Permiso por Puntos. Luego, de acuerdo con el art. 65.2) TRLTSV un conductor novel sólo tiene que esperar dos años, sin cometer ninguna infracción que detraiga puntos, para disponer de 12 puntos.

Una situación curiosa se puede producir cuando un conductor novel, que ahora no tiene límite de velocidad, participa como conductor en una prueba deportiva automovilista. Así la publicación “MUNDODEPORTIVO” informa el 31.12.2022 que en la carrera del Dakar participa un piloto, Pau Navarro, con solo 18 años y que además acaba de obtener el permiso de conducir. A pesar de la enorme exigencia que exige esta prueba el joven se ve obligado a llevar en la parte atrás del vehículo la letra “L” de conductor novel.

Un conductor español o extranjero que canjee un permiso de fuera del Espacio Económico Europeo, de un país con convenio y no tenga 2 años de antigüedad en el permiso, deberá esperar hasta completar los 2 años para disponer de 12 puntos.

En otros países como los Países Bajos, aún son más exigentes y los noveles tienen que esperar 5 años para poder conducir con las tasas de alcoholemia permitidas a los conductores en general.

En Italia se ha optado desde 2012 por limitar a 55 kW la potencia máxima del vehículo que puede conducir un novel durante el primer año. En los dos años siguientes y referida a los vehículos M1 la potencia máxima es de 70 kW. La sanción por no respetar estos límites es de 160 € y la suspensión del permiso hasta 8 meses. Además, en el caso de los noveles, se les detrae el doble de puntos que a los otros conductores. También en Italia los conductores noveles de las categorías A2, A, B1 y B no pueden superar la velocidad de 100 km/h en las autopistas y de 90 km en las carreteras convencionales.

³⁰³ *Director de autoescuela.*

³⁰⁴ *Discapacitado.*

³⁰⁵ *Disléxico.*

³⁰³ Su definición y funciones las encontramos en el del Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores. El art. 6, establece:

1. El personal directivo es el encargado de planificar, programar, ordenar, dirigir y controlar de forma asidua y continuada la enseñanza y el desarrollo de la actividad docente del centro.

2. Para ejercer funciones directivas en una escuela o sección es necesario:

a) Haber obtenido el correspondiente certificado de aptitud de director de escuelas particulares de conductores o estar en posesión del Título de Técnico Superior en formación para la movilidad segura y sostenible.

b) Disponer de autorización de ejercicio como director.

³⁰⁴ Término que figura en el artículo 116, y como “razones discapacitadas” en el 119 del RG/Cir. Desde hace años ha ido sustituyendo a la palabra “minusválido” y tiende en la actualidad, con no demasiado éxito, a sustituirse por “personas con diversidad funcional”.

En el apartado de definiciones del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, aparece el término discapacidad como “una situación que resulta de la interacción entre las personas con deficiencias previsiblemente permanentes y cualquier tipo de barreras que limiten o impidan su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás”.

El instrumento de ratificación de la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad hecho en Nueva York el 13 de diciembre de 2006, (BOE núm. 96, de 21 de abril) establece en su art. 1: “Las personas con discapacidad incluyen a aquellas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás” y en su art. 4 señala que personas con discapacidad son “aquellas que presentan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales, previsiblemente permanentes que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con los demás”.

La Ley de Seguridad Vial del Reino Unido “Road Traffic Act 1988”, indica que una «discapacidad importante» (Sección 92) es aquella que está prescrita como tal en la legislación o cualquier otra discapacidad que pueda «ocasionar que la conducción de un vehículo... represente un peligro para el público». Según esa ley, un conductor que sufra una discapacidad importante no puede obtener el permiso de conducir.

También establece que algunas discapacidades, debido a su naturaleza progresiva o intermitente, pueden convertirse con el tiempo en discapacidades importantes como son la enfermedad de Parkinson y la demencia precoz. A un conductor con una discapacidad prospectiva, es decir, que puede desarrollar en el futuro, se le puede conceder un permiso de conducir por un máximo de 5 años, tras los cuales la renovación requiere una nueva revisión médica.

Según el art. 61 del RG/Cond, aquellos aspirantes a conductores que “tengan una enfermedad o discapacidad, únicamente puedan obtener permiso o licencia de conducción extraordinarios sujetos a condiciones restrictivas”. Observemos que aquí también no debía referirse simplemente a “enfermedad” y aclarar que la enfermedad dificulte la conducción.

La RAE ha enmendado la acepción del término ‘discapacidad’ en el Diccionario de la Lengua Española, que pasa a ser definida como “situación de la persona que por sus condiciones físicas o mentales duraderas se enfrenta con notables barreras de acceso a su participación social”.

El Real Decreto 193/2023, de 21 de marzo, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los bienes y servicios a disposición del público, define a las personas con discapacidad como “Aquellas comprendidas en los artículos 4.1 y 4.2 del texto refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre”.

El proceso para obtener un permiso de conducir con discapacidad incluye:

- Reconocimiento médico: Evaluación de aptitudes y determinación de posibles restricciones.
- Adaptaciones: Adaptación del vehículo a las necesidades del conductor y homologación de las adaptaciones.
- Pruebas teóricas y prácticas: Aprobar las pruebas con las adaptaciones necesarias.

³⁰⁵ La Dirección General de Tráfico, en colaboración con la Federación Española de Dislexia, ha desarrollado una guía para facilitar la accesibilidad en la obtención del permiso de conducción a las personas con dificultades de aprendizaje. Según la guía, la dislexia es la más conocida de los trastornos de aprendizaje y afecta a alrededor del 10% de la población, y a un 4% de forma severa. Las dificultades específicas de aprendizaje son una familia de condiciones relacionadas con una superposición considerable entre ellas. Se cree que, en conjunto, afectan a alrededor del 15% de la población en mayor o menor medida.

³⁰⁶ Distribuidor de mercancías.

³⁰⁷ Dormir o descansar en un vehículo.

³⁰⁸ Fila escolar.

³⁰⁹ Impedido.

³¹⁰ Lisiado.

³¹¹ Invidente.

³¹² Minusválido.

³¹³ Motorista que empuja una motocicleta por la calzada.

³¹⁴ Neolector.

Las dificultades específicas de aprendizaje afectan a la forma en la que se aprende y se procesa la información. Son trastornos neurológicos (más que psicológicos), generalmente hereditarios y ocurren independientemente de la inteligencia.

³⁰⁶ Debería definirse, ya que este término figura en el artículo 119.2b) del RGCir.

³⁰⁷ El TRLTSV parece dar a entender que un conductor que, en una vía urbana o interurbana, duerme en su vehículo, o que está tumbado esperando que se le pase la borrachera, no tiene la consideración de conductor a efectos de la Ley. En Francia, por ejemplo, la justicia ha considerado que en esos casos tiene la consideración de “conductor” ya que está en condiciones de accionar los mandos del vehículo.

³⁰⁸ Este término figura en el artículo 65.3b) del RGCir. Es una sucesión de escolares colocados uno detrás de otro.

³⁰⁹ Término que se sigue utilizando como equivalente a discapacitado físico en los artículos 121 y 122 del RGCir.

³¹⁰ Según el DEL es una persona que tiene alguna lesión permanente, especialmente en las extremidades. Aunque ha disminuido mucho su uso todavía se usa con normalidad en Iberoamérica.

³¹¹ Esta palabra aparece en los artículos 11, 17 y 46 del RGCir como sinónimo de ciego.

³¹² Este término figura todavía en el art. 94.1.j) y 94.2.d) del RGCir. Ha desaparecido en la versión consolidada del TRLTSV. En el DEL equivale a “discapacitado”. Hoy en día, se utilizan los términos “persona con discapacidad” o en ciertos contextos, personas con movilidad reducida y más recientemente “persona con diversidad funcional”.

³¹³ Según el punto 4 del Anexo I del TRLTSV, es peatón el que empuja un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, pero un motorista que empuje su moto por la calzada **sigue siendo conductor** y por lo tanto está obligado a seguir con el casco puesto y abrochado ya que el art. 118 del RGCir establece que: “Los conductores y pasajeros de motocicletas [...] deben utilizar adecuadamente cascos de protección homologados [...] cuando circulen tanto en vías urbanas como en interurbanas”.

En cuanto al acompañante al bajarse de la motocicleta pareciera que en principio podría ayudar a empujarla y no estaría obligado a llevar el casco puesto, pero podría ser denunciado por circular por la calzada en vez de hacerlo por la acera en el caso de una vía urbana o por el arcén en caso de una vía interurbana. Si no existiera ni acera ni arcén tendría que circular por la izquierda de la calzada tal como figura en el art. 122.1) del RGCir y por ello, en ese caso, no podría ayudar a empujar la moto.

El motociclista al seguir siendo conductor también podría ser sometido a las pruebas de detección de las posibles intoxicaciones por alcohol. También debería estar en posesión de un permiso de conducir válido.

El pasajero también podría ser sometido a este tipo de control, pero sólo si la motocicleta está implicada en un accidente de circulación o el pasajero haya cometido una infracción, como por ejemplo arrojar una colilla a la calzada con riesgo de provocar un incendio (art. 14.2 TRLTSV).

La motocicleta, al estar matriculada en España, tendría que estar cubierta por un seguro de responsabilidad civil. Si no está dada de baja temporal pareciera que tuviese que tener la ITV al día y pagado el impuesto municipal de circulación.

De todas formas, habría que diferenciar entre el que empuja una moto porque se quedó sin combustible o se averió y trata de apartarla de la circulación de aquel que la empuja durante un rato por la calzada.

³¹⁴ Según el DLE es una persona alfabetizada recientemente. La DGT tiende a utilizar este término incluso con analfabetos funcionales. Tradicionalmente han existido exámenes mediante videos para estas personas, pero por lo caro que resultan y la necesidad de actualizarlos constantemente se optó por exámenes comunes en lenguaje supuestamente sencillo, pero no resolvieron el problema y hemos de reconocer que un analfabeto total o casi total no podría sacarse el permiso de conducción, ya que muchas veces las señales van acompañadas de líneas de texto.

³¹⁵ Ocupante.

³¹⁶ Paleta de señalización vial.

³¹⁷ Pasajero.

³¹⁸ Patinador.

³¹⁹ Patrulla escolar.

³²⁰ Patrullero.

³¹⁵ No está definido, aunque aparece mencionado 7 veces en el texto del TRLTSV y 20 veces en el Reglamento General de Circulación. El DLE se limita a indicar que significa "que ocupa". Una definición podría ser: "El conductor y cada uno de los pasajeros que viajan al mismo tiempo en un vehículo o que lo ocupan".

El art. 11 del TRLTSV **en su apartado 2)** considera al conductor como un ocupante, pero **en el apartado 4)** de ese artículo pasa a diferenciar al conductor de los ocupantes.

2. **El conductor** de un vehículo ..., la del resto de **ocupantes** del vehículo ...

4. **Los conductores y ocupantes de los vehículos** están obligados a utilizar el cinturón de seguridad, cascos y demás elementos de protección... (Si no hubiera querido diferenciarlos tendría que haber dicho "El conductor y los otros (o los demás) ocupantes de los vehículos").

Lo mismo sucede con el RGCir que en su artículo 1, diferencia a los conductores de los ocupantes, pero en cambio en el 3 pasa a considerar al conductor como un ocupante más del vehículo.

La Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico, en su Anexo II que se ocupa de los datos que se deben suministrar por los agentes encargados de la vigilancia y el control del tráfico, y dentro de éste en su apartado A) que se refiere a los criterios de cumplimentación de los formularios de accidentes de tráfico con víctimas, y a su vez en el punto 2 de este apartado se decanta por englobar al conductor como un ocupante más: d) Sin haber sufrido el vehículo o **sus ocupantes** directamente las consecuencias del accidente, (...).

³¹⁶ No existe una acepción de este término en el DLE referida al tráfico. Es una pala pequeña de madera, plástico o metal que sirve para controlar el tráfico de vehículos y permitir el paso de peatones en zonas donde se están ejecutando obras públicas o cruzando peatones, especialmente escolares.

El término "paleta" figura en el art. 143.4) RGCir donde señala que puede ser usada por la Policía Militar, el personal de obras en la vía, el de acompañamiento de los vehículos en régimen de transporte especial y las patrullas escolares. En la paleta deben figurar las señales R-2 (Stop) y R-400 (Sentido Obligatorio).

También figuran las "paletas" en la Norma 8.3-IC de la Instrucción de carreteras con la denominación TM-2 (paso permitido) y TM-3 (paso prohibido o Stop).

³¹⁷ Falta la definición de pasajero, aunque figure 9 veces en el TRLTSV y otras tantas en el RGCir. Se encuentra una definición en la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico: "Toda persona que, sin ser conductor, se encuentra dentro o sobre un vehículo, o es arrollada mientras está subiendo o bajando del vehículo. Los conductores que han dejado de llevar la dirección del vehículo y son arrollados mientras suben o bajan del mismo se consideran pasajeros", aunque más correcto sería haber dicho: "va sentado o de pie dentro de un vehículo". Vemos como no considera al conductor como un pasajero.

Sin embargo, el art. 11.2 de la Ley considera a los conductores como pasajeros: "(El conductor) deberá cuidar especialmente de mantener la posición adecuada y que **la mantengan el resto de los pasajeros**, ...

Por su parte el DLE en su 3ª acepción define pasajero: "Dicho de una persona: Que viaja en un vehículo, especialmente en avión, barco, tren, etc., sin pertenecer a la tripulación". Por ello también diferencia a un pasajero de un conductor, ya que éste es un tripulante.

En Colombia, el art. 20 del Código Nacional de Tránsito Terrestre señala que es la "Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público".

³¹⁸ Es un término que, por ejemplo, utiliza la Fiscalía de Seguridad Vial para referirse a las personas que circulan sobre un patinete eléctrico, pero no es muy adecuado, ya que el DEL señala que "patinar" es "deslizarse o ir resbalando con patines sobre el hielo o sobre un pavimento duro, llano y muy liso", y también indica que "patinador" es "que patina" y por eso debería el TRLTSV definir el término o buscar uno nuevo para este tipo de conductores o solicitar a la RAE que incluya una nueva acepción para incluir a los patinadores eléctricos.

³¹⁹ Figura en el artículo 143.1) y 4) del RGCir. Falta su definición oficial.

Son escolares que se sitúan en los pasos de peatones para acceder al colegio con unas paletas de señales de stop y sentido obligatorio, dirigiendo y ordenando el tráfico suplantando a los agentes locales, pero bajo su supervisión.

³²⁰ El DLE lo define como "Agente de policía que patrulla en un automóvil".

³²¹ *Peatón con un animal de compañía.*

³²² *Perro de asistencia.*

³²¹ Es sorprendente que existiendo más de 7 millones de perros en España (informe de 2019 de la ANFAAC (Asociación nacional de fabricantes de alimentos para animales de compañía), el TRLTSV y el Reglamento General de Circulación apenas les presten atención a estos animales, salvo cuando van dentro de un vehículo, y no regulen su circulación. En ningún sitio se dice que una persona que va andando con un perro tiene la consideración de peatón. Aquí es importante matizar qué en el caso de tratarse de un perro de raza peligrosa, si éste estuviese suelto o sin bozal, sería de aplicación el art. 37.16 de la Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana que considera infracción leve esta conducta y la sanciona con multa de 100 a 600 €, salvo que cause daños porque entonces sería de aplicación el Código Penal.

Tampoco existe una norma que indique que se puede llevar desde una bicicleta a un perro sujeto por una correa, mientras que, por ejemplo, en Alemania, está expresamente permitido en el Reglamento de Circulación.

Si un perro suelto o que se suelta de su amo provoca un accidente hay que acudir al artículo 1905 del Código Civil, donde se señala: "El poseedor de un animal, o el que se sirve de él, es responsable de los perjuicios que causare, aunque se le escape o extravíe. Sólo cesará esta responsabilidad en el caso de que el daño proviniera de fuerza mayor o de culpa del que lo hubiese sufrido".

El diario "20 minutos" informa el 27.02.2019 que la Audiencia Provincial de Cantabria condenó a la propietaria de un perro a indemnizar con 27.930 € a una ciclista que se rompió gravemente el brazo al caer de una bicicleta al tener que frenar bruscamente ante la presencia del animal en la calzada por la que circulaba. La sentencia señala que "La propia realidad de la invasión de la calzada por el perro habla por sí misma de la negligencia de su poseedora, al no tenerlo atado ni sujeto de forma bastante para impedir que el perro invadiera la calzada al paso de los ciclistas, infringiendo con ello un elemental deber de diligencia".

Ver más en: <https://www.20minutos.es/noticia/3274344/0/condena-veintiocho-mil-euros-por-llevar-suelto-perro-no-evitar-que-provocara-caida-ciclista/#xtor=AD-15&xts=467263>

Según la fundación Affinity, en España es obligatoria la identificación de los animales de compañía, pero no es obligatorio el uso de microchip. Hay diferentes alternativas de identificación del animal como: un pequeño tatuaje en la oreja o una placa.

Según el estudio "Él nunca lo haría" de 2019 sobre el abandono y adopción de animales de compañía, sólo el 34,3% de los perros recogidos por las protectoras llevan microchip y sólo el 4,5% de los gatos lo tiene implantado. Sin embargo, el chip es un dispositivo muy efectivo de identificación y su implementación está en aumento porque la mayoría de las comunidades autónomas lo han reglamentando como obligatorio y en las demás su uso es recomendable.

La Red Española de Identificación de Animales de Compañía (REIAC) facilita la localización de los animales de compañía extraviados.

³²² Engloba a todos aquellos que han sido adiestrados para auxiliar a una persona con discapacidad, apoyándola en aquellos ámbitos de su autonomía personal en los que se ve limitada como en el caso de los invidentes o facilitando la alerta ante una crisis, en el caso de determinadas enfermedades como epilepsia o diabetes. Los perros de asistencia no deben confundirse, sin embargo, con los perros de terapia, que son una modalidad de terapia asistida con animales. Estos perros están sujetos a requisitos de salud e higiene más estrictos que los perros de compañía, debido a que entran con su usuario a todo tipo de espacios y establecimientos públicos o de uso público. Estos perros están vacunados de rabia anualmente, desparasitado interna y externamente y periódicamente (cada seis meses o un año, según la Comunidad Autónoma) se acredita mediante informe veterinario que no padece ninguna enfermedad transmisible al hombre (brucelosis, leishmaniosis y leptospirosis). Debido a estos exigentes controles, las reticencias a la entrada de perros guía en espacios de pública concurrencia por motivos sanitarios carecen de fundamento, ya que difícilmente pueden encontrarse animales más sanos y controlados.

Los que utilizan un perro guía y sus adiestradores no consideran a estos perros como una mascota sino como un profesional. Según la ONCE estos animales saben reconocer y evitar obstáculos, tanto estáticos como en movimiento, a nivel del suelo o en altura. Marcan a su usuario la llegada a bordillos, escaleras o desniveles, buscan puertas de acceso, asientos libres en transportes públicos y tienen iniciativa para encontrar la mejor alternativa de paso. Son capaces de memorizar rutas, objetivos e indicaciones y son sometidos a un entrenamiento de unos 8 meses y luego son emparejados con un usuario que se adecue a sus características.

El art. 13.2) del Real Decreto 193/2023, de 21 de marzo, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los bienes y servicios a disposición del público, establece: "Se promoverá la utilización de perros de asistencia para facilitar la movilidad y autonomía de las personas con discapacidad que requieran este tipo de apoyo, garantizando que se permita su libre acceso y el de las personas que los educan y adiestran, en la forma que se determine, a todos los lugares, alojamientos, establecimientos, locales, transportes y demás espacios de uso público sin que ello conlleve gasto adicional alguno para dichas personas".

³²³ *Persona con diversidad funcional o con funcionalidad diversa.*

³²⁴ *Personal auxiliar.*

³²⁵ *Policía militar.*

³²⁶ *Profesor de autoescuela.*

³²⁷ *Repartidor.*

³²³ *Término que actualmente está sustituyendo a la palabra “discapacitado”.*

³²⁴ *En el caso del personal auxiliar que actúa durante la celebración de pruebas deportivas o marchas ciclistas (las de más de 50 ciclistas), la Instrucción 18/TV – 101, de la DGT, de 12.02.2018, dispone que: “El personal auxiliar habilitado que realice funciones de orden, control o seguridad irá provisto de señales verticales R-2 (stop) y R400x (sentido obligatorio, según corresponda) incorporadas a una paleta, una linterna que produzca luz amarilla para hacer uso de ella cuando no exista luz solar, vestimenta de alta visibilidad homologada y que responda a las prescripciones técnicas contenidas en el Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre, (derogada por el Real Decreto 542/2020, de 26 de mayo, por el que se modifican y derogan diferentes disposiciones en materia de calidad y seguridad industrial) así como de algún dispositivo portátil de comunicación que le permita el enlace con los demás miembros de la organización, los agentes de la ATGC y/o los servicios de emergencia.*

En el punto de cierre de la vía se dispondrá de personal auxiliar habilitado, compuesto por un mínimo de 2 personas que serán las encargadas de la apertura y cierre de las zonas con circulación restringida a accesos y permanecerán allí mientras sea necesario”.

³²⁵ *Figura el término en el artículo 143 y en la sección segunda del Anexo III del RGCir. En este último caso complementa el término policía militar con policía naval y aérea. La policía militar, adscrita al Ejército de Tierra y las otras policías de los demás ejércitos, controlan los movimientos de vehículos militares, con la necesaria coordinación con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y Autoridades Locales competentes. Proporcionan apoyo y seguridad a los vehículos militares en beneficio del tráfico general. Puede proporcionar seguridad y los primeros auxilios en caso de accidente, y si están involucrados vehículos militares y así se le ordena, realizar la investigación del mismo.*

³²⁶ *Persona que estando en posesión del certificado de aptitud de profesor de formación vial o de profesor de escuelas particulares de conductores y contando con la oportuna autorización de ejercicio imparte enseñanza teórica o práctica para la conducción de vehículos. Según el artículo 30.2) Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores (BOE núm. 258, de 28 de octubre), la autorización de ejercicio de profesor habilita para impartir las clases teóricas necesarias para la obtención de cualquier permiso o licencia de conducción y exclusivamente las clases prácticas para la obtención del permiso de la clase o clases de que el profesor sea titular con más de un año de antigüedad. Existe la posibilidad de obtener un certificado de aptitud limitado a enseñanzas de carácter teórico.*

El Real Decreto 174/2021, de 23 de marzo, (BOE núm. 71, de 24 de marzo) por el que se establece el título de Técnico Superior en formación para la movilidad segura y sostenible y se fijan los aspectos básicos del currículo, permite ejercer como profesor de formación vial mediante una enseñanza reglada. Las personas que obtienen este título podrán realizar su actividad en empresas dedicadas a la formación de conductores y conductoras para la obtención de los diferentes permisos de conducir y, en general, a la formación para la seguridad vial. También podrán ejercer funciones relacionadas con la educación vial, la seguridad vial laboral y la movilidad segura y sostenible en entidades públicas y privadas.

*La STS 604/2018, de 20 de febrero, estimó en un recurso de casación, que un guardia civil, que había obtenido el título de profesor de formación vial y que no desempeñaba tareas relacionadas con la seguridad vial podía ejercer la actividad de profesor de escuelas particulares de conductores. Esa posibilidad había sido rechazada inicialmente por la Jefatura Provincial de Tráfico basándose en lo dispuesto en el art. 12 del Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores: “1. Mientras se encuentren en activo, el personal al servicio del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, **el personal de la Guardia Civil**, los miembros de las Policías Locales y el personal docente de las Escuelas Oficiales de Conductores, no podrán prestar servicio alguno en las Escuelas Particulares de Conductores o sus Secciones o Sucursales, ser titulares de las mismas, ni formar parte de la entidad o persona jurídica a cuyo nombre figure la autorización de apertura.”*

La sentencia firme nº 623 dictada por la Sección Sexta de la Sala del Tribunal Superior de Justicia de Madrid el 15 de julio de 2013 en el recurso nº 539/2011 había anulado la resolución de la Subsecretaría del Ministerio del Interior de 10 de enero de 2011 reconoció el derecho que asistía al agente a compatibilizar sus funciones como miembro de la Guardia Civil y el ejercicio de la actividad particular de profesor de escuelas particulares de conductores sin menoscabo del estricto cumplimiento de sus deberes y del horario asignado a su puesto de trabajo y sin que pueda actuar en asuntos relacionados o que se refieran a las actividades que desarrolle el Cuerpo de la Guardia Civil.

³²⁷ *El enorme auge de los repartidores, al calor de las ventas por internet necesita ser regulado especialmente cuando son conductores. Tengamos en cuenta que normalmente un repartidor, conduce, carga y descarga y realiza tareas*

³²⁸ *Residente.*

³²⁹ *Semoviente.*

³³⁰ *Transeúnte.*

³³¹ *Transporte en común.*

³³² *Tropas en formación.*

³³³ *Usuario.*

administrativas en el propio vehículo. El estrés y el cansancio, así como la necesidad de cumplir una cuota de entregas, los convierte en usuarios vulnerables y peligrosos a la vez. El riesgo principal que corren son las colisiones por alcance y ser denunciados por estacionamientos en lugares prohibidos.

³²⁸ El TRLTSV sólo menciona la palabra “residentes” en el art. 68.2 y para referirse a “residentes en España”. Ni en el RGCIr ni en el RGCond (en éste aparece 20 veces la palabra “residencia” con este significado) ni en RGV (en éste aparece 9 veces la palabra “residencia” con ese mismo significado) figura el término y sin embargo muchas ordenanzas municipales se refieren a ellos, especialmente, al regular el estacionamiento, por lo que debiera definirse en la Ley o en sus reglamentos.

El art. 9.1) de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, considera, a efectos fiscales, como residente habitual en territorio español quien reúna una de estas condiciones:

“a) Que permanezca más de 183 días, durante el año natural, en territorio español. Para determinar este período de permanencia en territorio español se computarán las ausencias esporádicas, salvo que el contribuyente acredite su residencia fiscal en otro país. En el supuesto de países o territorios considerados como paraíso fiscal, la Administración tributaria podrá exigir que se pruebe la permanencia en éste durante 183 días en el año natural.

Para determinar el período de permanencia al que se refiere el párrafo anterior, no se computarán las estancias temporales en España que sean consecuencia de las obligaciones contraídas en acuerdos de colaboración cultural o humanitaria, a título gratuito, con las Administraciones públicas españolas.

b) Que radique en España el núcleo principal o la base de sus actividades o intereses económicos, de forma directa o indirecta.

Se presumirá, salvo prueba en contrario, que el contribuyente tiene su residencia habitual en territorio español cuando, de acuerdo con los criterios anteriores, resida habitualmente en España el cónyuge no separado legalmente y los hijos menores de edad que dependan de aquél”.

El art. 30 bis de la Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social establece:

“1. Son residentes los extranjeros que se encuentren en España y sean titulares de una autorización para residir”.

Por su parte la Directiva 2004/38/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, relativa al derecho de los ciudadanos de la Unión y de los miembros de sus familias a circular y residir libremente en el territorio de los Estados miembros, señala en el punto 12 de su Preámbulo: “Para períodos de residencia superiores a tres meses, los Estados miembros deben poder requerir el registro del ciudadano de la Unión ante las autoridades competentes del lugar de residencia, acreditado por un certificado del registro a tal efecto”.

³²⁹ El DEL indica “Que se mueve por sí mismo; se aplica especialmente a las cabezas de ganado” y permite que se pueda aplicar el término incluso a maquinaria.

³³⁰ El DLE dice que es el “Que transita o pasa por un lugar” mientras que peatón es la “Persona que va a pie por una vía de circulación”.

³³¹ Son aquellos vehículos afectados a un transporte público o privado de personas, tanto de forma regular como ocasional, tanto a título oneroso como gratuito, aparte de los transportes urbanos.

³³² Significa que desfilan o marchan siguiendo un patrón.

³³³ Las personas asumen, cuando **son usuarios** de la vía pública, el diferente rol de peatones, pasajeros o conductores de vehículos, de animales o como jinetes, y, en cada caso, deben hacer frente a complejas interacciones sociales que modulan su comportamiento. El libre tránsito es un derecho constitucional, pero como todo derecho individual, tiene restricciones derivadas del interés general, que regulan y limitan su ejercicio. Las personas tienen libertad para circular, pero no pueden hacerlo por donde quieran, sino por los lugares correspondientes, ni en lo que quieran, sino en vehículos que reúnan los requisitos exigidos, ni como como quieran, pues existen reglas y normas que se deben observar, ni tampoco cuando quieran, ya que antes, en ciertos casos, debe poseer una serie de autorizaciones que lo habiliten para ello.

Pareciera que además de las personas deberíamos incluir como usuarios a los animales que circulan acompañados, pero el TRLTSV parece descartarlo ya que por ej. el art. 10.2) exige al usuario la capacidad de raciocinio: “El usuario de la vía está obligado a comportarse de forma que no entorpezca indebidamente la circulación, ni cause peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas o daños a los bienes.”

³³⁴ *Usuario de riesgo.*

³³⁵ *Usuarios vulnerables y especialmente vulnerables.*

El art. 3 TRLTSV deriva al lector al Anexo I para conocer los distintos tipos de usuarios

³³⁴ *Es aquel usuario multirreincidente al que las policías de tráfico hacen un seguimiento especial y a las que, en casos extremos se les puede decomisar el vehículo.*

³³⁵ *Son los peatones, ciclistas y motoristas lo que incluye a los conductores de ciclomotores y por extensión al requerir Permiso AM para conducirlos, los ciclos de motor (ídem); más adelante las INSTRUCCIONES FGE 3/2006, 10/2011 y DICTAMEN FSCSV 2/2016 les otorgaron esta condición a conductores de VMP la misma condición de usuarios vulnerables frente a otros vehículos de motor de cuatro o más ruedas... y añadieron que ese amparo se ve ampliado en el caso de los usuarios ESPECIALMENTE vulnerables que son niños, ancianos y personas con discapacidades. En el APDO.V.C.1 de la DICTAMEN FSCSV 2/2016, dedicado a niños, ancianos y discapacitados, se destaca que la vulnerabilidad va unida a su condición personal. Recuerda que la doctrina penal señala que el principio de confianza surte efectos frente a personas responsables, pero no frente a inimputables, pues no existe la expectativa garantizada jurídicamente de que van a respetar las normas y de este modo las previsiones normativas lo excepcionan.*

La única cita del TRLTSV y no de forma expresa, es cuando en el artículo 13 nombra una serie de usuarios que reúnen las características de vulnerables: “especialmente cuando se trate de niños, ancianos, personas ciegas o en general personas con discapacidad o con problemas de movilidad”. Sin embargo, sería muy conveniente que se incluyese en general a los peatones y a los conductores y pasajeros de vehículos de dos ruedas.

También podrían considerarse usuarios vulnerables aquellos que viajan de pasajeros con un conductor ebrio o drogado, siendo especialmente grave cuando se viaja en autobuses o autocares.

También se podría adaptar la definición de consumidor y usuario vulnerable que figura en el art. 3.2) del Real Decreto Legislativo 1/2007 por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias. La adaptación podría quedar así:

“A los efectos de esta ley tienen la consideración de usuarios viales vulnerables aquellas personas físicas que, de forma individual o colectiva, por sus características, necesidades o circunstancias personales se encuentran, aunque sea temporalmente, en una especial situación de indefensión o desprotección que les impide o dificulta el ejercicio de sus derechos en condiciones de igualdad”.

La Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Extremadura (TSJEx), en su sentencia 287/2022, de 12 de mayo, establece que los ancianos deben ser considerados personas vulnerables y define con claridad a quien debe considerarse dentro de esa categoría: “Entendemos por ‘persona vulnerable’ a quien por sus características físicas, sociales, culturales o económicas se encuentra en situación de desventaja con respecto al resto de la sociedad”.

El Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial considera que puede ser siempre considerada una imprudencia grave cuando se causen lesiones a esos colectivos por no prestarles una atención especial, aunque atendiendo a las circunstancias de cada caso.

La SAP de Burgos Sección 1ª 244/2013, de 16 de mayo, considera grave la imprudencia consistente en atropello en paso de peatones: “(...) la acusada se percató de que quien estaba pasando era una persona de edad avanzada, y que, por tanto, debió prever una dificultad añadida para cruzar en el mismo tiempo y como lo haría una persona más joven. (...) por regla general en el principio de confianza ajustado a una normalidad del tráfico, según el cual todo partícipe de la circulación rodada que se comporte reglamentariamente tiene derecho a esperar, en expectativa legítima, un comportamiento igualmente ajustado a la norma en los demás partícipes en el tráfico vial, no es menos cierto, que este principio, puede ceder en casos determinados y excepcionales, en que por tratarse de zonas urbanas, con tránsito de niños -como es el caso-, personas de edad avanzada, minusválidos (...), esté a su favor el llamado principio de defensa, es decir, que en presencia de aquellos se evidencia un peligro potencial tan notorio y cierto, que inmediatamente entra en vigor la normativa particular para el caso de riesgo anormal. (...) En el caso que ahora se juzga se trata precisamente de crear íntegramente una protección específica a favor de los viandantes (...)”.

En el RGCir no está presente este término y en el RGCond figura al referirse a las pruebas de aptitud en las vías abiertas al tráfico (art. 49.4) y sobre todo en el Anexo V.B) dedicado a las pruebas a realizar según la clase de permiso o licencia de conducción solicitados, donde detalla con precisión a quienes se considera usuarios vulnerables: “los peatones (especialmente los niños, las personas de edad avanzada o discapacitadas, las personas ciegas o sordas), los ciclistas, los conductores de ciclomotores, de motocicletas, de vehículos para personas de movilidad reducida y otros”.

El Real Decreto 662/2012, de 13 de abril, por el que se establece el marco para la implantación de los sistemas inteligentes de transporte (SIT) en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte (BOE núm. 90, de 14 de abril) define a los “usuarios vulnerables de la red viaria” como los “usuarios no motorizados de la red viaria, como por ejemplo los peatones y los ciclistas, así como los motoristas y las personas con discapacidad o con movilidad u orientación limitadas”.

También figura en el art. 3 del Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado: 19. Usuario de la vía pública no motorizado, incluidos, en particular, los ciclistas y los peatones, así como los usuarios de vehículos de motor de dos ruedas.

³³⁶ Viajero.

B) DEFINICIONES RELACIONADAS CON LOS VEHÍCULOS

³³⁷ Aire acondicionado.

³³⁸ Amarillo auto (color).

³³⁹ Amarillo selectivo (color).

³⁴⁰ Ambulancia.

La DGT considera a los motoristas como vulnerables, al menos en su muro de Facebook, tal como aparece publicado el 17.06.2019 lo que contradice lo dispuesto en el Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, que los excluye.

La Instrucción de la Fiscalía de Seguridad Vial de fecha 13.12.2018, (pág.5, penúltimo párrafo) señala respecto a los usuarios de los VMP que “puede sin duda afirmarse que frente a los conductores de vehículos de motor constituyen asimismo un colectivo vulnerable”.

La Directiva 2008/96/CE define en su artículo 2: «10. “usuario vulnerable de la vía pública”: los usuarios de la vía pública no motorizados, incluidos, en particular, los ciclistas y los peatones, **así como los usuarios de vehículos de motor de dos ruedas**».

La OMS (Organización Mundial de la Salud) utiliza el término “Usuario Vulnerable de la Vía Pública” (UVVP).

En algunos lugares como en el Estado de Minnesota se han aprobado leyes específicas de protección de los usuarios vulnerables buscando dos objetivos: que este tipo de usuarios sea más visible y que aumente la concienciación de su presencia en la vía por parte de los conductores.

El Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial añade una diferencia a nivel procesal penal entre los usuarios según se trate de:

- vulnerables: peatones, ciclistas y motoristas;
- especialmente vulnerables: niños, personas mayores y personas con discapacidades (mejor referirse a en este último caso a personas con movilidad reducida).

³³⁶ Viajero tampoco está definido, aunque se menciona 4 veces en el TRLTSV. Otra vez el DLE ayuda poco ya que se limita a decir que viajero significa “que viaja”. En el RGCir es citado varias veces y diferencia a los conductores de los viajeros, por ejemplo, en los art. 11 y 118.1), aunque en el art. 9.1) considera al conductor como un viajero más.

³³⁷ Está formado por una serie de componentes: un compresor, un condensador, un sensor de temperatura -o varios, o ninguno en algunos coches-, un ventilador, gas refrigerante y un evaporador. su funcionamiento, se basan en la compresión y descompresión del gas refrigerante. Al comprimirse y pasar a estado líquido se calienta, mientras que su descompresión, siendo anteriormente filtrado, es lo que permite enfriar el habitáculo. El aire acondicionado no facilita seleccionar una temperatura precisa. Sí que permite regular el nivel de frío que entra, combinándose con el aire caliente, además de seleccionar la velocidad a la que trabaja el ventilador.

³³⁸ Color ámbar o anaranjado.

³³⁹ El amarillo selectivo se forma suprimiendo la parte de longitud de onda más corta de la luz proyectada, es decir, el azul y un poco de verde. Esas ondas, al ser difíciles de procesar por el sistema visual, provocan reflejos sobre la lluvia, niebla, nieve y problemas con los destellos.

³⁴⁰ Este concepto no aparece ni en el TRLTSV ni en el RGCir y tenemos que acudir al RGV para saber que los criterios de construcción y de servicio aclaran que una ambulancia se dedica al transporte de personas enfermas o accidentadas. El DEL define ambulancia como: “Vehículo destinado al transporte de heridos y enfermos, y de elementos de cura y auxilio”.

Véase el Real Decreto 836/2012, de 25 de mayo, por el que se establecen las características técnicas, el equipamiento sanitario y la dotación de personal de los **vehículos de transporte sanitario por carretera**.

Su artículo 2 clasifica el tipo de ambulancias:

1. Ambulancias no asistenciales, que no están acondicionadas para la asistencia sanitaria en ruta. Esta categoría de ambulancias comprende las dos siguientes clases:

1.1 Ambulancias de clase A1, o convencionales, destinadas al transporte de pacientes en camilla.

1.2 Ambulancias de clase A2, o de transporte colectivo, acondicionadas para el transporte conjunto de enfermos cuyo traslado no revista carácter de urgencia, ni estén aquejados de enfermedades infecto-contagiosas.

2. Ambulancias asistenciales, acondicionadas para permitir asistencia técnico-sanitaria en ruta. Esta categoría de ambulancias comprende las dos siguientes clases:

2.1 Ambulancias de clase B, destinadas a proporcionar soporte vital básico y atención sanitaria inicial.

2.2 Ambulancias de clase C, destinadas a proporcionar soporte vital avanzado.

³⁴¹ *Ambulancia veterinaria.*

³⁴² *Ángulo muerto.*

³⁴³ *Apero agrícola.*

³⁴⁴ *Apisonadora.*

³⁴⁵ *ATV (All terrain vehicle o Cuatrimoto).*

³⁴⁶ *Autobús con camas.*

³⁴⁷ *Autobús de gran capacidad.*

³⁴⁸ *Autobús de pequeña capacidad.*

³⁴⁹ *Autobús escolar.*

Exige en su art 3 que lleven neumáticos de invierno, o en su defecto cadenas para hielo y nieve, al menos para el periodo comprendido entre noviembre y marzo, ambos incluidos y de no cumplir esta obligación, en caso de accidente, si se demostrase la relación causa-efecto podría tener consecuencias negativas para el titular de la ambulancia.

³⁴¹ *En España también existen ambulancias veterinarias e incluso quirófanos móviles veterinarios que no tienen la consideración de vehículos prioritarios. Sin embargo, en nuestro país parece que nada impediría que mantuviesen su condición de vehículos prioritarios, ya que el art. 27 del TRLTSV habla de “vehículos en servicios de urgencia” y el art. 68.2 RGCir se limita a indicar que “los vehículos sanitarios” tienen esa condición. También la definición del DEL no parece negar la posibilidad de que puedan existir ambulancias veterinarias en España.*

Tenemos que acudir al RGV y a los criterios de construcción y servicio de los vehículos para enterarnos que las ambulancias sólo pueden transportar personas.

³⁴² *Es una zona que está detrás de ambos lados del vehículo, cuyo conductor no puede ver mediante el uso de los espejos retrovisores*

³⁴³ *Para conocer lo que es, debemos acudir a la definición 31 del Anexo I del TRLTSV donde indica que “es un útil o instrumento agrícola, sin motor, concebido y construido para efectuar trabajos de preparación del terreno o laboreo que, además, no se consideran vehículos, así como también el resto de la maquinaria agrícola remolcada de menos de 750 kilogramos de masa.*

³⁴⁴ *Vehículo para la densificación del suelo (o aplanamiento). En la actualidad hay varios tipos de apisonadoras como las de rodillos lisos, estáticos de rodillo de patas apisonadoras, etc.*

³⁴⁵ *Aunque “parecen” quads, están más enfocados al trabajo o a labores agrícolas. Comparten características con las motos como su ligereza, agilidad, posición de conducción, y sin embargo su estilo de conducción es más parecido al de un coche.*

³⁴⁶ *En España y en la Unión Europea no existen en la actualidad servicios regulares con autobuses que lleven camas. El último dejó de funcionar entre Londres y Edimburgo el 21.05.2017. El motivo son razones de seguridad. Pero existen buses con camas en servicios a la demanda, aunque no se permite dormir en las camas durante el viaje.*

³⁴⁷ *La Orden de 16 de julio de 1984 por la que se aprueba la clasificación de vehículos y sus definiciones a efectos estadísticos, así como las normas sobre la fijación de las claves numéricas (BOE núm. 174, de 21 de julio) lo definía como “Autobús de gran capacidad: Automóvil rígido concebido y construido para el transporte de personas con capacidad igual o superior a 18 plazas, incluido el conductor”.*

³⁴⁸ *La Orden anterior lo definía como “Automóvil concebido y construido para el transporte de personas con capacidad comprendida entre 10 y 17 plazas (ambas inclusive), incluido el conductor”.*

³⁴⁹ *Los servicios de transporte escolar desplazan al día a casi medio millón de alumnos a los centros educativos. En todo el territorio nacional unos 17.000 autobuses llevan a cabo algún tipo de servicio de transporte escolar, lo que supone casi un 40% de toda la flota a nivel privado. Tienen que llevar la señal V-10 que tiene que ir colocada dentro del autobús, tanto en la zona frontal como en la posterior, de manera que siempre esté visible desde el exterior del autobús. Las señales deben estar siempre colocadas durante el trayecto/servicio escolar.*

Los autobuses destinados al transporte de pasajeros están obligados a llevar cinturones de seguridad si han sido homologados con posterioridad al 20 de octubre de 2006 o matriculados con posterioridad al 20 de octubre de 2007. Tal y como recoge el artículo 117 del Real Decreto 965/2006, que modifica el RGCir, todos los pasajeros mayores de 3 años de edad deben hacer uso del cinturón de seguridad u otros sistemas de retención homologados, correctamente abrochados, tanto en circulación por vía urbana como interurbana, siempre que el vehículo disponga de ellos.

³⁵⁰ *Autobús-ferrocarril.*

³⁵¹ *Autobús lanzadera.*

³⁵² *Autobús mixto.*

³⁵³ *Autocaravana.*

En este sentido, en aquellos asientos frente a pozos de escalera, así como los que no estén protegidos por el respaldo de otro asiento anterior, podrán sentarse menores siempre que haya un elemento de seguridad fijo (la barrera que se suele encontrar en la zona de las escaleras). Está recogido en el Real Decreto 443/2001.

En los asientos enfrentados a pasillos, si estos asientos no cuentan con cinturón de seguridad, no podrán ser ocupados por menores de 16 años. Sí podrán ser utilizados por niños si el cinturón es de dos puntos (para mayores de 3 años y que mida más de 135 cm de altura). Si es de 3 puntos, será necesario utilizar un elevador siempre que el niño no alcance los 135 cm. Si no se utiliza este elemento el menor no podrá utilizar este asiento (Real Decreto 965/2006, Artículo 9).

En el resto de asientos, deberán hacer uso del cinturón de seguridad en aquellos asientos que lo lleven instalado. Orden 445/2006 de 14 de febrero del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

³⁵⁰ *El autobús-ferrocarril puede funcionar tanto sobre el asfalto como sobre raíles. Son vehículos de tamaño pequeño, con una capacidad que no supera los veinticinco viajeros, pero sus ventajas para el operador de ferrocarril son muy notables. La principal de ellas es la flexibilidad del servicio.*

Se han diseñado para circular por zonas alejadas, con poco tráfico de viajeros. En lugar de desatender al público en estas zonas poco frecuentadas, y poner un tren al día, estos autobuses sobre raíles lo sustituyen con una frecuencia mayor. Así, se ofrece un mejor servicio y se evita movilizar un tren, con el coste que ello supone.

Podría parecer ineficiente usar estos autobuses, pero lo cierto es que tienen un consumo de combustible casi ridículo. Consumen una cuarta parte de lo que un microbús de esas características consumiría en ciclo mixto, es decir, menos de diez litros a los cien kilómetros. No deja de ser lógico, puesto que la fricción de las ruedas metálicas con las vías es muy baja y las líneas de tren apenas tienen desniveles, lo que resulta beneficioso para un bajo consumo de gasóleo. También el desgaste de los neumáticos es mucho menor que en un autobús normal.

Para que el microbús pueda montarse en las vías, utiliza unos accesos especiales en ciertas estaciones. Una vez alineado con los carriles, dos ejes dignos de una locomotora salen de debajo de su carrocería y separan los neumáticos del suelo, impulsados por actuadores hidráulicos. Así, el DMV (Dual-Mode Vehicle) una vez apoyado sobre los carriles puede emprender su marcha.

Fuente: <https://mainichi.jp/english/articles/20201216/p2a/00m/0na/011000c>

³⁵¹ *Es el servicio de transporte en autobús de un punto a otro en sucesión permanente sin paradas intermedias.*

³⁵² *La Orden de 16 de julio de 1984 por la que se aprueba la clasificación de vehículos y sus definiciones a efectos estadísticos, así como las normas sobre la fijación de las claves numéricas (BOE núm. 174, de 21 de julio) lo definía como: “El concebido y construido para transportar personas y mercancías simultánea y separadamente”.*

³⁵³ *Según el DLE, es un vehículo con motor propio, acondicionado para hacer vida en él. En Hispanoamérica se denomina “casa rodante”.*

La DGT en la Instrucción PROT 2023/14 de 11.07.2023 señala que las autocaravanas son vehículos automóviles de matriculación ordinaria cuyas características se detallan en el anexo II del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, define a la autocaravana como “vehículo construido con propósito especial, incluyendo alojamiento vivienda y conteniendo, al menos, el equipo siguiente: asientos y mesa, camas o literas que puedan ser convertidos en asientos, cocina y armarios o similares. Este equipo estará rígidamente fijado al compartimiento vivienda. Los asientos y la mesa pueden ser diseñados para ser desmontados fácilmente.”

Las autocaravanas están construidas sobre el chasis de vehículos comerciales utilizados comúnmente para la fabricación de furgones y camiones ligeros, su longitud oscila habitualmente entre los 5,50 m. y los 8,00 m., su altura media está en torno a los 3,00 m y su masa máxima autorizada es muy frecuentemente de 3.500 kg y en algunos casos superior, características constructivas que nada tienen que ver con un turismo medio y que inciden en su maniobrabilidad, en la distancia de frenado, comportamiento en los giros, etc.

Las autocaravanas ostentarán en su tarjeta ITV una clasificación por criterios de construcción, que se corresponderá con carácter general con una de estas dos cifras:”, “32-Auto-caravana MMA ≤ 3.500” o “33- Auto-caravana MMA > 3.500 kg”. En determinados casos también podrán llevar asociadas las cifras: “24 Furgón/furgoneta MMA ≤ 3.500 kg” o “31- Vehículo mixto adaptable”.

En esa misma Instrucción dispone que las autocaravanas pueden, por tanto, efectuar las maniobras de parada y estacionamiento en las mismas condiciones y con las mismas limitaciones que cualquier otro vehículo.

También indica que la DGT considera que mientras un vehículo cualquiera está correctamente estacionado, sin sobrepasar las marcas viales de delimitación de la zona de estacionamiento, ni la limitación temporal del mismo, si la hubiere, no es relevante el hecho de que sus ocupantes se encuentren en el interior del mismo. La autocaravana no es una excepción, bastando con que la actividad que pueda desarrollarse en su interior no trascienda al exterior mediante el despliegue de elementos que desborden el perímetro del vehículo, entendido dicho perímetro como la

³⁵⁴ Autocaravana camper.

³⁵⁵ Autocaravana capuchina.

³⁵⁶ Autocaravana integral.

³⁵⁷ Autocaravana perfilada.

proyección en planta del vehículo, tales como tenderetes, toldos, dispositivos de nivelación, soportes de estabilización, etc., por lo que la presencia de ocupantes en el interior del vehículo es del todo irrelevante a efectos de considerar un vehículo como correctamente estacionado.

En este contexto, continua la Instrucción, es preciso aclarar algunos conceptos que afectan a las autocaravanas:

a) El estacionamiento es una maniobra regulada en el RGC.

b) La acampada es una actividad cuya regulación no corresponde a la normativa de tráfico sino a la de turismo.

c) Estacionar forma parte del hecho circulatorio del tráfico al constituir una maniobra permitida y, por tanto, es objeto del ordenamiento jurídico de circulación, no del de turismo. La propia Ley de Seguridad Vial la define en el Anexo I (Conceptos básicos), en su apartado 82: Inmovilización de un vehículo que no se encuentra en situación de detención o parada.

d) Estacionar no es acampar. Como hemos visto, estacionar es realizar una maniobra consistente en inmovilizar un vehículo en un espacio determinado cumpliendo los requisitos previstos en el art. 92 RGCir. Acampar es una actividad regulada en la normativa de Turismo, que se reproduce en el apartado 7.1 de esta Instrucción. De la confrontación de ambas normativas puede concluirse que la normativa de tráfico se aplica a la maniobra de estacionamiento cuando en dicho estacionamiento se cumplan los siguientes requisitos:

1. Que el vehículo, con el motor parado, sólo esté en contacto con el suelo a través de las ruedas (no se utilizan las patas estabilizadoras ni cualquier otro artilugio, salvo los calzos, previstos por el RGCir).

2. Que el vehículo no ocupe más superficie que la que ocupa cerrado, es decir, sin el despliegue de elementos proyectables, sillas, mesas, etc., elementos que pueden invadir una superficie mayor que la delimitada por el perímetro del vehículo, entendido este como la proyección en planta del mismo.

3. Que el vehículo no emita ningún tipo de fluidos o ruidos al exterior.

De incumplirse alguno de los anteriores requisitos, no nos encontraríamos ante una maniobra contemplada por la normativa sectorial del tráfico de vehículos y de carácter habitual, como es el estacionamiento, sino ante una actividad que será regulada, en su caso, por las normativas correspondientes en virtud del supuesto de hecho que concurra. De cumplirse los requisitos del apartado anterior el estacionamiento de la autocaravana constituye un estacionamiento idéntico al de otros automóviles, no teniendo otras obligaciones diferentes de las que tienen el resto de automóviles de sus mismas características técnicas

En cuanto a las velocidades a las que deben circular:

- Si no superan los 3.500 kg de MMA, según el art. 48 RGCir, a la misma velocidad que los turismos y motocicletas, es decir, a 120 km/h por autopistas y autovías y a 90 km/h, por carreteras convencionales.

- Si supera esa masa tiene que circular a 90 km/h en autopistas y autovías y a 80 km/h en carreteras convencionales, tal como indica el RD 1514/2018, de 28 de diciembre, de reforma del RGCir (BOE núm. 314, de 29 de diciembre).

Recordemos que los ayuntamientos disponen de instrumentos legales para sancionar los posibles comportamientos incívicos de algunos usuarios tales como ruidos nocturnos, vertido de basura o de aguas usadas a la vía pública, monopolización del espacio público mediante la colocación de estructuras y enseres u otras situaciones de abuso, que deben ser utilizados de forma no discriminatoria contra todos los infractores.

Por ello, mientras un vehículo está correctamente estacionado, sin sobrepasar las marcas viales de delimitación de la zona de estacionamiento, ni la limitación temporal del mismo, si la hubiere, no es relevante el hecho de que sus ocupantes se encuentren en el interior del mismo y la autocaravana no es una excepción, bastando con que la actividad que pueda desarrollarse en su interior no trascienda al exterior mediante el despliegue de elementos que desborden el perímetro del vehículo. La normativa sólo permite a los ayuntamientos regular el estacionamiento atendiendo a cuestiones de ordenamiento y movilidad, no a cualquier otro tipo de intereses.

³⁵⁴ Es la más aerodinámica. Es una furgoneta o furgón cuyo interior está adaptado como vehículo vivienda. Más allá de las ventanillas que pueda llevar no se distingue externamente de una furgoneta tradicional.

“El habitáculo incluye una cabina más espaciosa. Ideal para 2-4 personas. (La movilidad en autocaravana. Folleto informativo DGT.)

³⁵⁵ Es el tipo más conocido. La situación del dormitorio sobre la cabina de conducción permite tener una cama fija, amplia y cómoda. Ideal para viajar hasta 7 personas. (La movilidad en autocaravana. Folleto informativo DGT.)

³⁵⁶ Son furgonetas de transporte de serie con la cabina de carga completa y el interior acondicionado como autocaravana. Idónea para 2 personas. (La movilidad en autocaravana. Folleto informativo DGT.)

³⁵⁷ Son parecidas a las capuchinas, aunque sobre la cabina hay un armario en lugar de un dormitorio. Su perfil es más aerodinámico y su altura inferior, lo que hace la conducción más manejable. Recomendada para 2-4 personas que realicen desplazamientos largos y continuados. (La movilidad en autocaravana. Folleto informativo DGT.)

³⁵⁸ *Automóvil de 3 ruedas.*

³⁵⁹ *Automóvil ligero.*

³⁶⁰ *Auto-taxi*

³⁶¹ *Auto-turismo y (taxis) especiales de abono*

³⁶² *Avisadores y sistemas de información GPS.*

³⁶³ *Baca.*

³⁶⁴ *Berlina.*

³⁶⁵ *Beer Bike.*

³⁶⁶ *Bici.*

³⁵⁸ El Anexo II.B) del RGV define los vehículos de tres ruedas y los cuatriciclos.

³⁵⁹ El Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de los servicios urbanos e interurbanos de transportes en automóviles ligeros, no se ocupa de la MMA y se limita a señalar que los auto-taxis y auto-turismos no podrán exceder de 7 plazas incluida la del conductor, aunque excepcionalmente podrán autorizarse hasta nueve plazas para servicios en alta montaña, etc.

³⁶⁰ El Real Decreto 763/1979, define a los auto-taxis, a los que clasifica de clase A), como "Vehículos que prestan servicios medidos por contador taxímetro, ordinariamente en suelo urbano o urbanizable definida en la Ley de Régimen del Suelo y Ordenación Urbana o, en su caso, en el área unificada de servicio, si fuere más amplia que el suelo referido, previa delimitación con arreglo a lo dispuesto en la normativa de ordenación de transportes terrestres."

La Orden ICT/155/2020, de 7 de febrero, por la que se regula el control metrológico del Estado de determinados instrumentos de medida, se ocupa del control de los aparatos taxímetros.

³⁶¹ El Real Decreto 763/1979, define a los auto-turismos, a los que clasifica de clase B), como "Vehículos que prestan servicios dentro o fuera de los núcleos urbanos, sin contador taxímetro".

Ese mismo Real Decreto encuadra a los "Especiales o de Abono" dentro de la Clase C y los definía como: "Vehículos que prestan servicios dentro o fuera de los núcleos urbanos, diferentes a los de las clases anteriores, ya sea por su mayor potencia, capacidad, lujo, dedicación o finalidad, ya porque los conductores tienen conocimientos acreditados superiores a los obligados e inherentes a los de su profesión y apropiados a la especialidad que les caracteriza (turística, representativa, etc.)."

Curiosamente en el BOE se puede observar que este Real Decreto no está derogado, aunque posteriormente numerosas normas han afectado a este tipo de licencias.

³⁶² Los localizadores vía GPS avisan de la existencia de radares, pero solo de los que figuran en una base de datos con información que facilita la DGT o las direcciones de tráfico de las autonomías con competencia en materia de tráfico.

³⁶³ Es un armazón que se coloca en la parte superior del vehículo y que sirve para sujetar en él los objetos que se quieran transportar. No suele venir de serie, por lo que es una compra adicional que hay que realizar si se quiere utilizar. Tiene su origen en la piel de vaca con la que se cubrían los equipajes en la parte superior de las diligencias para protegerlos. En España la normativa sobre el uso de bacas está registrada en el Reglamento General de Circulación, concretamente en los artículos 13, 14 y 15 sobre «Dimensiones del vehículo y su carga», «Disposición de la carga» y «Dimensiones de la carga», respectivamente. Además, también debe consultarse el artículo 173, en el que se detalla cómo debe estar señalizada la carga que sobresalga del vehículo (señalización V-20).

En Hispanoamérica se utiliza también el término "parrilla".

³⁶⁴ Tipo de turismo con carrocería cerrada con tres volúmenes. Cuenta con cuatro o más plazas y dos (no confundir con cupé) o más puertas, así como con techo fijo hasta la luneta trasera, que está incluida en el portón trasero. El maletero está separado del habitáculo. El término tiene su origen en un tipo de carroza de 4 ruedas, con 4 asientos colocados en dos filas, techo rígido y cristales en las ventanas construida en 1660 en Berlín por F. Chiesa, maestra sala general a las órdenes del elector de Brandeburgo y duque de Prusia Federico Guillermo. El DLE lo define como "coche de cuatro puertas".

³⁶⁵ Es un ciclo colectivo de hasta 16 asientos, donde unas personas van bebiendo cerveza mientras pedalean. Se pueden ver en algunos lugares turísticos, pero suele haber muchas críticas por asociar un vehículo con alcohol y por el comportamiento, a veces peligroso, de los que van allí. Suele alquilarse por vehículo completo y lógicamente quien maneja el volante del vehículo no puede beber.

³⁶⁶ En la normativa de tráfico se reserva este nombre en exclusiva para añadirlo a diferentes vías ciclistas: "carril-bici", "carril-bici protegido", "acera-bici" y "pista-bici".

³⁶⁷ *Bici-taxi o Rickshaw.*

³⁶⁸ *Bicicleta BMX.*

³⁶⁹ *Bicicletas eléctricas de carga (Powered Cycles).*

³⁷⁰ *Bicicleta cruiser.*

³⁷¹ *Bicicleta de juguete.*

³⁷² *Bicicleta E-Bike / Bicicleta eléctrica.*

³⁷³ *Bicicleta EPAC (Electric Power Assisted Cycle) o Pedelec (Pedal Electric Cycle).*

³⁷⁴ *Bicicleta de carretera.*

³⁶⁷ El bicitaxi (también rickshaw, tricitaxi, pedicab o velotaxi) es un vehículo destinado al transporte de pasajeros y construido bajo el principio de la bicicleta, accionado con tracción humana, con una capacidad de dos pasajeros adultos sentados y su conductor.

³⁶⁸ BMX es la abreviación de Bicycle Motocross, debido a que en sus orígenes se planteó como una imitación a las competencias de Motocross, por lo que la disciplina consiste en recorrer el campo de esta competencia pero con una bicicleta. Las BMX utilizan cuadros pequeños y resistentes, ideales para saltos y acrobacias. Existen diferentes variables de estas bicicletas, algunas con llantas anchas para usarse en terrenos sueltos y otras con llantas un poco más delgadas y lisas para usarse en rampas o en la calle. Estas bicicletas no son eficientes como medio de transporte.

³⁶⁹ Bicicleta que utiliza un motor, con potencia nominal continua máxima inferior o igual a 1.000W, como ayuda al esfuerzo muscular del conductor. Dicho motor deberá detenerse cuando se de cualquiera de los siguientes supuestos:

– El conductor deja de pedalear.

– La velocidad supera los 25 km/h

³⁷⁰ Este tipo de bicicletas están diseñadas para trayectos cortos y sobre pavimento preferencialmente. Su geometría y manubrio característico permiten una postura sumamente relajada. Estas bicicletas suelen ser pesadas y usan llantas anchas lo que las hace poco eficientes en trayectos de más de 10km. Normalmente tienen una sola velocidad, aunque algunos fabricantes tienen modelos con tres velocidades. Otra característica común en las cruiser son los frenos de contrapedal.

³⁷¹ Es interesante conocer cuando una bicicleta deja de ser de juguete y por lo tanto es de aplicación el TRLTSV. El Real Decreto 1205/2011, de 26 de agosto, (BOE núm. 209, de 31 de agosto) sobre la seguridad de los juguetes, indica en su art. 1 que los juguetes son productos diseñados o previstos, exclusivamente o no, para ser utilizados con fines de juego por niños menores de catorce años y en su Anexo I.4) considera que una bicicleta deja de ser juguete cuando cuenta con una altura máxima de sillín superior a 435 mm, medida como la distancia vertical entre el suelo y el punto más alto de la superficie del sillín, con éste colocado en posición horizontal y la tija en la marca inferior.

³⁷² Cualquier bicicleta con motor eléctrico que no cumpla alguno de los requisitos de las bicicletas de pedaleo asistido entra dentro de la categoría de ebike (nombre comercial de los ciclos de motor) y, por tanto, es considerada legalmente como un ciclo de motor, es decir, cuando tiene más de 250 W y hasta 1000 W.

No se debe confundir con la denominada comercialmente “Speed E-bike”.

³⁷³ Las bicicletas de pedaleo asistido se definen en el Reglamento (UE) 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la homologación y requisitos técnicos de los vehículos de la categoría L, como: bicicletas de pedales con pedaleo asistido equipadas con un motor eléctrico auxiliar, de potencia nominal continua máxima inferior o igual a 250 W, cuya potencia disminuya progresivamente y que finalmente se interrumpa antes de que la velocidad del vehículo alcance los 25 km/h o si el ciclista deja de pedalear.

Sin embargo, el Reglamento deja claro que no entran dentro de la categoría L y que por eso no se aplica a estas bicicletas. Por eso, no necesitan homologación ni matriculación, aunque existen EPAC con un acelerador capaz de propulsar a la bicicleta a más de 5 km/h sin la asistencia del ciclista o que se activa de forma independiente al pedaleo a más de esa velocidad y en ese caso también tienen que estar homologadas y matriculadas. Hay algunas Mountain Bike de pedaleo asistido que tienen una función de asistencia al caminar –sobre todo para subir por grandes pendientes- que no pierden su distinción como EPAC al no superar esos 5 km/h.

Véase el RD 339/2014 por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de las bicicletas y otros ciclos y de sus partes y piezas. La Norma europea armonizada sobre estos ciclos es EN 15194:2017 y la Norma técnica española es UNE-EN 15194:2018.

³⁷⁴ En estas bicicletas, el ciclista puede adoptar una postura aerodinámica que favorece la rapidez del desplazamiento y la transmisión de potencia a los pedales. Los neumáticos estrechos de alto rendimiento son de grandes pulgadas, algo que también favorece la velocidad de desplazamiento. El manillar es uno de los aspectos más particulares de esta tipología de bicicleta. Es bajo, para que el ciclista pueda erguirse, y adopta distintas formas según el tipo de

³⁷⁵ *Bicicleta enduro.*

³⁷⁶ *Bicicleta Fat Bike.*

³⁷⁷ *Bicicleta fixie o de piñón fijo.*

³⁷⁸ *Bicicleta gravel (grava) o de aventura.*

³⁷⁹ *Bicicleta de montaña (MTB).*

³⁸⁰ *Bicicleta de paseo, urbana o recreativa.*

³⁸¹ *Bicicleta de ruta.*

³⁸² *Bicicleta híbrida.*

³⁸³ *Bicicleta plegable.*

competición en el que se encuentre el ciclista. El más típico es aquel con forma de curva. El material del cuadro es de aluminio o carbono. En la transmisión se pueden encontrar grupos que combinan 2 platos delanteros con 11 velocidades traseras. Muchas veces los cuadros de estas bicicletas cuentan con la homologación UCI que te permite participar en todo tipo de competiciones.

³⁷⁵ Tienen doble suspensión con un recorrido de hasta 180 mm. El tipo de ruedas permite saltar numerosos obstáculos. Además, el grosor de dichos neumáticos, provoca que sus frenos de disco sean más grandes de lo habitual.

³⁷⁶ Son de reciente aparición y su uso principal es sobre terrenos con nieve o arena, grandes piedras, raíces, et. La principal característica de estas bicicletas son sus llantas rodado 26" sumamente anchas (normalmente de entre 3 y 3.6 pulgadas). La geometría de su cuadro es muy similar a una bicicleta de montaña con la diferencia de que usa tijera/horquilla y vainas con holgura adecuada para las ruedas gordas. Estas bicis están equipadas con velocidades múltiples y frenos de disco.

³⁷⁷ Es una bicicleta reducida a su mínima expresión. Por lo tanto, se prescinde de elementos que no son imprescindibles para circular correctamente en bici, como por ejemplos los frenos y los cambios, y todo el cableado que va asociados a ellos. Así que el sistema de frenado de las fixies es completamente diferente al de las bicicletas tradicionales. Es una bicicleta monomarcha, que no tiene piñón libre, lo que significa que no tiene punto muerto; es decir, los pedales están siempre en movimiento cuando la bicicleta está en marcha. Esto significa que no se puede dejar de pedalear, ya que, mientras la rueda trasera gire, la cadena y los pedales girarán siempre solidariamente. Por este motivo, se puede frenar haciendo una fuerza inversa al sentido de la marcha, y también ir marcha atrás. La fixie no incorpora freno, sino que para bajar la velocidad hay que dar pedales a menor velocidad; y para frenar completamente hay que bloquear el movimiento de los pedales de tal manera que la bicicleta derrapa. Al tener una sola velocidad requiere menos mantenimiento.

³⁷⁸ Es básicamente una bicicleta de ruta diseñada para hacer frente a una amplia variedad de superficies, llevar equipo adicional y resulta apropiada para la conducción durante todo el día por carreteras de superficie sinuosa. Están hechas para ser más duraderas y robustas que una bicicleta de ruta estándar, además de tener un mayor rango de cambios y espacio para neumáticos mucho más anchos.

³⁷⁹ Permite recorrer los terrenos irregulares y rocosos de montaña. Están equipadas con llantas anchas con dibujos marcados para mejorar el agarre. Normalmente usan manubrios rectos o de doble altura. Las MTB pueden ser sin suspensión (rígidas), con suspensión delantera (hardtail) o con doble suspensión (full-suspension) dependiendo de su especialidad: cross country, enduro, downhill o freeride.

³⁸⁰ El ciclista viaja en una posición relajada y estable, los sillines son mullidos, pero eso no le impide contar con un amplio rango de velocidades.

³⁸¹ Son bicicletas orientadas a obtener velocidad en pavimento, de construcción más ligera que otras bicicletas, están dotadas con ruedas más grandes, delgadas y provistas de llantas angostas y con dibujo liso. Las bicis de ruta utilizan manubrios drop-bar para lograr una postura más aerodinámica.

³⁸² Las bicicletas híbridas son bastante versátiles ya que combinan características de las bicis de montaña y de las de ruta. Estas bicicletas nacieron como una solución para quienes necesitan una bicicleta para la ciudad, pero que tenga la flexibilidad de ser usada en diferentes terrenos. Los cuadros son resistentes y con una geometría que permite adoptar una posición cómoda que permite relajar los brazos y el cuello.

³⁸³ Usan ruedas pequeñas, siendo 16 y 20" las más comunes, aunque es posible encontrar plegables con ruedas más convencionales. Casi todas las plegables están diseñadas para uso urbano, no obstante existen modelos que aguantan viajes largos sin problemas. Un inconveniente de de las ruedas pequeñas es que son más sensibles a las imperfecciones del camino.

³⁸⁴ *Bicicleta Speed E. bike.*

³⁸⁵ *Bicicleta reclinada.*

³⁸⁶ *Bicicleta touring.*

³⁸⁷ *Bicicleta urbana.*

³⁸⁸ *Bicicleta utilitaria.*

³⁸⁹ *Bocina.*

³⁹⁰ *Boje o Bogie.*

³⁹¹ *Buggy.*

³⁹² *Buggy “side by side”.*

³⁸⁴ Con ese nombre se denominan los ciclomotores eléctricos. Tiene apariencia de bicicleta y utiliza un motor con potencia nominal continua máxima inferior o igual a 4.000 W y alcanza 45 km/h.

Estas Speed E-Bikes se rigen por las mismas normas que un ciclomotor. Pueden contar con acelerador y es obligatorio el uso de casco, deben estar matriculadas y aseguradas, y deben circular por la calzada junto con el resto de vehículos de motor. También necesitan, al menos, el permiso AM para conducirlos.

³⁸⁵ Es un tipo de bicicleta en la que el ciclista va reclinada hacia atrás y consigue un comportamiento más aerodinámico, por lo que en terreno llano o favorable es más veloz que la bicicleta tradicional. En las subidas dependerá sobre todo del peso (las BR suelen ser más pesadas) ya que las bajas velocidades no le permiten hacer valer su ventaja aerodinámica.

³⁸⁶ Estas bicicletas se usan para recorrer largas distancias y cargar peso. Sus cuadros son muy robustos e incluyen monturas para instalar rack trasero y delantero además de varias caramañolas. Aunque la gran mayoría de estas bicicletas utilizan drop-bars también son comunes los manubrios de trekking, rectos y de doble altura, dependiendo del tipo de viaje que se vaya a realizar.

Tienen un gran rango de velocidades: suficientemente bajas que facilitan subir pendientes bastante pronunciadas al estar completamente cargadas y velocidades altas para mantener la velocidad aun en las bajadas. Están equipadas con frenos potentes, generalmente frenos de disco o cantilever (los tradicionales). Las ruedas más comunes son de 26"

³⁸⁷ Son las bicis estilo holandés (Dutch). Estas bicicletas fueron concebidas para la ciudad, por lo que son de construcción bastante sólida tanto en su cuadro como en sus ruedas. Están perfectamente adecuadas para soportar las condiciones de una ciudad (baches, banquetas, topes, etc.)

³⁸⁸ Al ser utilizadas para mover carga, esta familia de bicicletas utilizan cuadros sumamente fuertes, con un buen sistema de frenos (frenos de disco, tambor, son comunes) y una relación de velocidades adecuada para mover el peso extra. Existen bicis cargo de diferentes tipos y diferentes capacidades dependiendo de lo que se vaya a mover. Otra variante es el tipo de área de carga y el posicionamiento de la carga:

- Sobre la rueda delantera, trasera o ambas.
- Entre el manubrio y la rueda delantera mejor conocidas como Long John.
- Detrás del ciclista conocidas como Longtail.
- Entre ruedas paralelas ya sea delanteras o traseras (tríciclos)

³⁸⁹ No figura el término ni en la Ley, ni en el RGCir, ni en el RGV. El DLE da una definición bastante limitada ya que dice que es: “En un automóvil y otros vehículos, dispositivo mecánico o electrónico que emite señales acústicas”. El Reglamento de circulación de vehículos de motor mecánico por las vías públicas de España, de 1918 indicaba que: “Cada vehículo debe llevar una bocina u otro aparato de señal acústica, de sonido no estridente, pero que en tiempo ordinario pueda oírse a distancia de 300 metros para las motocicletas y un kilómetro para los de las restantes categorías”, lo que evidentemente aclaraba mucho más que la normativa actual.

³⁹⁰ Es un bastidor en el que van montados sendos ejes próximos, paralelos y solidarios entre sí. El bastidor del bogie constituye su estructura portante y es la que transmite las cargas y esfuerzos a los ejes. Diseñados inicialmente para los trenes ahora se utilizan mucho en camiones y remolques.

³⁹¹ Un buggy, bugui o arenero es un vehículo diseñado para andar en la arena. Suele tener un chasis ligero, una carrocería sin techo rígido y ruedas grandes. También se suelen llamar buggies a los carritos de golf.

³⁹² El Reglamento (UE) 168/2013 los clasifica como vehículos L7e-B2 y señala que tienen los asientos yuxtapuestos (side-by-side).

³⁹³ *Buscahuella.*

³⁹⁴ *Buseta.*

³⁹⁵ *Caja móvil.*

³⁹⁶ *Caja negra.*

³⁹⁷ *Calesa.*

³⁹⁸ *Calzo.*

³⁹⁹ *Camión antidisturbios.*

⁴⁰⁰ *Camión con plataforma abierta.*

⁴⁰¹ *Camión de lona o tauliner.*

⁴⁰² *Camión o furgón de comidas, gastroneta o “food truck”.*

⁴⁰³ *Camper.*

⁴⁰⁴ *Caravana.*

³⁹³ *Dispositivo de iluminación delantera de gran potencia, que se utiliza exclusivamente fuera de poblado. Es muy frecuente verlo en muchos países, en vehículos todoterreno.*

³⁹⁴ *En Colombia el art. 20 del Código Nacional de Tránsito lo define como “Vehículo destinado al transporte de personas con capacidad de 20 a 30 pasajeros y distancia entre ejes inferiores a 4 metros”.*

La Ley de Transito de Costa Rica la define, en su art. 2, como: vehículo automotor dedicado al transporte de personas con una capacidad de entre veintiséis y cuarenta y cuatro pasajeros sentados.

³⁹⁵ *La caja móvil es una unidad de carga concebida para el transporte combinado terrestre-ferrocarril para el acarreo de mercancías. Tiene aspecto de contenedor, pero a diferencia de éste no necesita tener una resistencia vertical, ya que las cajas móviles no suelen ser apilables entre ellas; no es utilizada en el transporte marítimo.*

³⁹⁶ *Es un término popular para designar un registrador de ciertos parámetros del comportamiento del vehículo mientras circula: velocidad, aceleración, deceleración, dirección, frenos, intermitentes y uso de las luces. En caso de accidente memoriza lo sucedido unos pocos segundos antes y después. El Parlamento Europeo ha solicitado su instalación en todos los nuevos vehículos que se vendan en la UE dentro del programa europeo de seguridad vial 2011-2020. La instalación de estos dispositivos ya está generalizada en Estados Unidos.*

³⁹⁷ *El DLE la define como “Carruaje de cuatro y, más comúnmente, de dos ruedas, con la caja abierta por delante, dos o cuatro asientos y capota de vaqueta”.*

Es una variante del coche de caballos que se utiliza en muchas ciudades para recreo de sus habitantes o para visitas turísticas. Son muy populares en Andalucía.

³⁹⁸ *Pieza de metal, de madera o de cualquier otro material idóneo que se utilice para calzar los vehículos y así asegurar su inmovilidad. En Iberoamérica también se le llama “cuña”.*

³⁹⁹ *También conocido como camión lanzachorros, y en España, en algunos lugares, conocido popularmente como camión-botijo. Además de agua, los cañones de agua también pueden lanzar otras sustancias, como tinta para poder identificar a los participantes en manifestaciones, espuma o sustancias irritantes.*

⁴⁰⁰ *Llevar su carga o mercancía total o parcialmente descubierta. Este tipo de camiones son empleados para el transporte de materiales de construcción.*

⁴⁰¹ *Este tipo de camiones tienen sus laterales y su techo cubierto por lonas, que pueden ponerse o quitarse a conveniencia, favoreciendo así la fácil carga y descarga de mercancía.*

⁴⁰² *Camión o furgón donde se prepara y vende comida. En España ya eran populares las furgonetas que vendían helados o churros, pero ahora se están popularizando este tipo vehículos para vender todo tipo de comida y sería necesario regularlos. Existen también remolques para este fin.*

⁴⁰³ *Es un vehículo autopropulsado que sirve tanto como para dormir como para viajar. Son un tipo de autocaravana más pequeña en la que prima la movilidad sobre el espacio y la comodidad. Normalmente son furgonetas, aunque se adaptan todo tipo de vehículos o se fabrican específicamente para estos fines.*

⁴⁰⁴ *Definición que figuran en el Anexo II. A) del Reglamento General de Vehículos y que está incluida en otro apartado de definiciones de este trabajo. No se permite ir sin cinturón de seguridad lo que implica que no se puede viajar*

⁴⁰⁵ Carenado.

⁴⁰⁶ Carga útil.

⁴⁰⁷ Carretón.

⁴⁰⁸ Carro y carro de mano.

⁴⁰⁹ Carroceta.

⁴¹⁰ Carroza.

⁴¹¹ Carruaje.

⁴¹² Chirrión.

⁴¹³ Ciclomotor eléctrico o E-Roller.

⁴¹⁴ Climatizador.

utilizando las camas o literas. Tampoco se permite circular sentado dentro de la caravana. El RGCir en la señal S-113 utiliza el término "Remolque-vivienda".

En la Real Orden de 25 de octubre de 1929 (Gaceta de Madrid, núm. 306 de 2 noviembre) se denominaba "coche-vivienda" o "auto-vivienda".

⁴⁰⁵ Es el revestimiento externo que se adapta al chasis (especialmente de motocicletas) con fines principalmente aerodinámicos, aunque también estéticos y por mantenimiento, es decir, para mantener protegidos de los fenómenos meteorológicos tanto el motor como otros equipamientos y dispositivos internos, y de este modo conservarlos de una degradación más severa.

⁴⁰⁶ No figura en este Anexo. Hay que restar a la MMA la TARA, es decir, el peso máximo que puede llegar a alcanzar el vehículo menos la tara del mismo, para saber cuántos kg podrían realmente cargarse.

⁴⁰⁷ Para el Código de la Circulación de 1934, era sinónimo de carro y a ambos los definía como: "Todos los vehículos provistos de ruedas y destinados al transporte de cosas, arrastrados por animales o personas".

⁴⁰⁸ El Decreto de 22.07.1958 (BOE núm. 223, de 17 de setiembre), lo definía como: "el vehículo destinado al transporte de cosas o mercancías, arrastrado por personas o animales".

⁴⁰⁹ Carroceta es la denominación que se da a un pequeño camión todo terreno muy usado en toda la cornisa cantábrica sobre todo para trabajos madereros y mineros, y en otras partes de España para extinción de incendios, recogida de R.S.U. y tendidos eléctricos.

⁴¹⁰ Según el Escrito Directriz SGGMT 01/2, de la DGT, de 31.01.2020, sobre regulación y ordenación del tráfico de cortejos con carruajes para eventos no deportivos de carácter tradicional, es cualquier carruaje adornado, utilizado en desfiles y fiestas.

⁴¹¹ El Escrito Directriz SGGMT 01/2, de la DGT, de 31.01.2020, sobre regulación y ordenación del tráfico de cortejos con carruajes para eventos no deportivos de carácter tradicional, lo califica como cualquier vehículo no motor formado por un armazón de madera o metal montado sobre ruedas acondicionado para ser usado para el transporte de personas y/o con decorados propios del evento a celebrar.

³⁹⁵ El DEL lo define como "Vehículo formado por una armazón de madera o hierro montada sobre ruedas". Era un término muy usado todavía en el Código de la Circulación de 1934. Todavía algunas ordenanzas municipales tienen querencia por este término y así el ayuntamiento de La Laguna la licencia de un vado en un edificio la define como licencia de entrada de carruajes.

⁴¹² Según el DLE es: "Carro fuerte de dos ruedas cuyo eje gira con ellas". Eran carros de madera con dos tapas abatibles arrastrados por mulas y fueron los antecesores de los camiones de basura. Recibían este nombre por el ruido que producían y que alertaba al vecindario de su presencia. Estuvieron presentes en Madrid durante varios siglos. En 1612 había unos cien carros de este tipo (Fuente: www.madrid.es).

⁴¹³ Un ciclomotor con motor eléctrico.

⁴¹⁴ Un climatizador consigue generar frío o calor en función de la demanda del usuario, pero a diferencia del aire acondicionado se puede seleccionar la temperatura concreta. De esta manera el sistema regula el caudal y la intensidad de forma automática para alcanzar dicha temperatura. Está controlado por una unidad con un sensor exterior que mide una serie de parámetros, como la velocidad y la temperatura a la que tiene que funcionar, y actúa sobre los accionadores modificando tanto el funcionamiento como la posición. Esto permite seleccionar diferentes temperaturas al mismo tiempo en las distintas salidas, como es el caso de los climatizadores bizona, trizona o cuatrizona.

⁴¹⁵ Coche.

⁴¹⁶ Coche de caballos.

⁴¹⁷ Coche de colleras.

⁴¹⁸ Coche de línea.

⁴¹⁹ Coche de punto (o al punto), coche de plaza o coche simón.

⁴²⁰ Coche escoba.

⁴²¹ Coche patrulla.

⁴²² Combi.

⁴²³ Carburante.

⁴¹⁵ En Iberoamérica se prefiere la palabra "auto" o "carro" dependiendo de los países. Es llamativo que el término "coche", el más popular para designar en España a un vehículo de uso particular sólo figura en el TRLTSV, al definir lo que es un peatón, para referirse a "coche de niño o de una persona con discapacidad".

La Real Orden de 24 de mayo de 1907 (Gaceta de Madrid, núm. 160, de 9 de junio de 1907) denominaba al permiso de circulación de la época como "certificado de reconocimiento de **coches**".

El Código de la Circulación de 1934 establecía en su artículo 4, que quedaba reservada, en exclusiva, la palabra "**coche**" para los carruajes de tracción animal, de dos o más ruedas, destinados al transporte de personas, con capacidad no superior a nueve, incluido el conductor, aunque luego al referirse, en el artículo 141, a la "conservación de coches" sólo incluye a los tranvías, autobuses y trolebuses.

El Decreto de 22.07.1958 (BOE núm. 223, de 17 de setiembre), incluyó el término "coche" en su apartado de definiciones:

"Es el vehículo destinado al transporte de personas" pero eso no le impide seguidamente definir "automóvil de turismo" o "turismo" como el "coche automóvil con capacidad hasta nueve personas incluido el conductor". El RGCir que desarrolla el TRLTSV, mantiene la palabra "coche" aunque de forma muy marginal para referirse a los vehículos de apertura y cierre de una prueba ciclista o deportiva o a los conductores que siguen a los "coches" de los participantes y por ello debiera definirse.

⁴¹⁶ Carruaje tirado por caballos, en el que se pueden transportar pasajeros, utilizado principalmente con fines turísticos.

⁴¹⁷ La collera era el nombre que recibía la pareja de mulas o caballos que estaba unidos por un collar o yugo. Era una especie de carroza de 4 plazas y 4 ruedas, poco elegante, sólida y de suspensión regular. Era arrastrada por 6 mulas, unidas de dos en dos. La conducían un mayoral y un zagal colocados en el pescante y recorría una media de 60 km/h a una marcha al galope, trote y paso.

⁴¹⁸ El DLE lo define como: "Autobús que hace el servicio regular de viajeros entre poblaciones".

⁴¹⁹ Estos términos siguen figurando en el DLE. Se denominaban así porque sus servicios eran contratados en el lugar donde se encontraban situados los vehículos, que era el punto fijo de parada para establecer el precio de los desplazamientos contratados. Esos puntos estaban situados en plazas o calles ya conocidas por todos los habitantes. Su matrícula estaba regulada en el art. 180 del Código de la Circulación de 1934. Decayeron rápidamente con la aparición del automóvil pasando, en Madrid, de 2500 en 1900 a 76 en 1932. Tras la guerra civil tuvieron cierto auge al escasear tanto los automóviles como los combustibles.

⁴²⁰ Vehículo que se dedica a recoger a deportistas que abandonan una competición, a peregrinos cansados o que dejan en el vehículo sus mochilas, a alumnos de autoescuela que se van a examinar o que ya se han examinado, etc.

⁴²¹ El DLE lo define como: "Coche que utiliza la policía en sus labores de vigilancia y prevención de los delitos". En Iberoamérica se utiliza más el término "patrullero".

⁴²² La palabra "combi", ha sido reconocida y oficializada por la Real Academia Española con su aparición en la vigesimotercera edición del Diccionario de la Lengua Española (DLE). El significado que se le da a la palabra es el siguiente: "1. Dicho de una furgoneta o furgón: Que tiene un volumen interno dividido en espacio con asientos y espacio para carga".

En algunos países iberoamericanos existe la denominación de "camioneta para pasajeros" o "Buseta", aunque éste último es más bien para autobuses.

⁴²³ El apartado segundo del artículo 49 de la LIE (Ley 38/1992 de Impuestos Especiales) define el uso como carburante como "aquel que consista en la utilización de un producto con fines de combustión en cualquier tipo de motor"

La nueva normativa europea sobre el etiquetado de carburantes y vehículos entró en vigor el 12 de octubre de 2018. Se trata de la aplicación de la Directiva 2014/94/UE que pretende mejorar la información disponible para los consumidores ante la proliferación de combustibles para sus automóviles. Nuevos pictogramas y diferentes

⁴²⁴ *Compacto.*

⁴²⁵ *Conjunto articulado.*

⁴²⁶ *Contenedor.*

⁴²⁷ *Control de crucero.*

⁴²⁸ *Cuello de cisne.*

⁴²⁹ *Cupé o coupé.*

⁴³⁰ *Descapotable, cabrio o cabriolet.*

⁴³¹ *Detector.*

⁴³² *Diligencia.*

⁴³³ *Dispositivo antiempotramiento.*

⁴³⁴ *Dispositivo de protección lateral.*

denominaciones con los que los conductores deberán familiarizarse en las gasolineras, aunque durante un periodo no definido de transición convivirán con los actuales. La normativa define 13 diferentes etiquetas para los combustibles, tanto los derivados del petróleo (gasolina, gasóleo y gas licuado del petróleo) como los biocombustibles, el gas natural comprimido, el hidrógeno y sus mezclas. Para aclarar cuál de ellos utiliza cada vehículo, todos los coches nuevos comercializados a partir de la fecha de entrada en vigor de la directiva deberán llevar la etiqueta correspondiente en el tapón de llenado o en la tapa del depósito, además de figurar en la información relacionada: manuales de usuarios, en papel o electrónicos, y los servicios digitales del vehículo.

⁴²⁴ Suele considerarse como un "compacto" el turismo de 3 o 5 puertas cuya longitud es igual o superior a 4.10 metros, batalla igual o superior a 2.50 metros y maletero con capacidad igual o superior a 280 litros.

⁴²⁵ Término que aparece en el art. 6.f) de la Orden FOM/2861/2012, de 13 de diciembre, por la que se regula el documento de control administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera. Se refiere tanto a un vehículo articulado como a un tren de carretera.

⁴²⁶ Un **contenedor** es un recipiente de carga estandarizado para el transporte marítimo o fluvial, transporte terrestre y transporte multimodal. Se trata de unidades estancas que protegen las mercancías de la climatología y que están fabricadas de acuerdo con la normativa **ISO** (International Organization for Standardization), en concreto, ISO-668, por ese motivo, también se conocen con el nombre de **contenedores ISO**.

⁴²⁷ En este, se selecciona una velocidad y, mediante la gestión del motor, el propio vehículo se encarga de aplicar la potencia y la velocidad sin que el conductor pise ningún pedal del vehículo.

El Control de velocidad de Crucero Adaptativo, es algo más sofisticado, dado que autónomamente se adapta a la velocidad del vehículo que nos precede.

⁴²⁸ Semirremolque que adopta esa forma y que tiene la cama del chasis muy baja y que es útil para transportar maquinaria o contenedores.

⁴²⁹ Es un tipo de carrocería de automóvil de aspecto deportivo con dos puertas laterales, con buen coeficiente aerodinámico y potentes motorizaciones.

⁴³⁰ Son vehículos en los que se ha sustituido el techo por una capota que puede ser rígida (sujetada con tornillo a la carrocería) o de tela flexible que se puede plegar manual o automáticamente.

⁴³¹ Detecta la frecuencia de uso de los sistemas de radar y alerta a los conductores que los llevan montados de la existencia de un radar en las proximidades.

⁴³² La diligencia era un carruaje, de cuatro ruedas, que hacía un servicio regular entre dos poblaciones extremas de su ruta con itinerario fijo, transportando viajeros y correo.

⁴³³ Puede ser anterior o posterior.

El Anexo IV del Reglamento General de Vehículos establece que todo vehículo debe estar construido y/o equipado de manera que ofrezca en todo su ancho una protección eficaz contra el empotramiento de los vehículos de las categorías M1 y N1 que choquen en su parte trasera.

El RD 2028/1986 se ocupa de los sistemas antiempotramiento frontales.

⁴³⁴ También se conocen como LPD (LPD (siglas del inglés: Lateral Protection Device). El RGV dispone en su art. 11.17) que "Los vehículos, incluidos los remolques y semirremolques, destinados al transporte de mercancías, deberán disponer de un dispositivo de protección lateral, si así lo exige la reglamentación que se recoge en el anexo I".

⁴³⁵ *Dolly (sistema de enganche de semirremolques conocido también como convertidor).*

⁴³⁶ *Duotrailer.*

⁴³⁷ *Euro Modular System (E.M.S.).*

⁴³⁸ *Especiales o de abono.*

⁴³⁹ *Estructura de autoprotección.*

⁴⁴⁰ *Euroviñeta.*

⁴⁴¹ *Familiar.*

⁴³⁵ Es un dispositivo que permite vincular o unir dos remolques. Se construyen sobre una sección de chasis y cuentan con uno o dos ejes de suspensión neumática y sistema de frenos ABS.

⁴³⁶ La DGT mediante la Instrucción MOV 2023/28, de 02.01.2024, autorizó el uso de duotrailers en España adelantándose a la reforma del Reglamento General de Vehículos. Ahora la circulación en España de los duotrailers, conjuntos de 32 metros de longitud y hasta 72 toneladas de peso, se iguala a la de los megacamiones de 25,25 metros y hasta 60 toneladas. La DGT equipara sus autorizaciones de circulación.

Esta Instrucción modificó la Instrucción 16/V-117 sobre expedición de autorizaciones para euromodulares que amplía las dimensiones permitidas para este tipo de conjunto. Ahora son sinónimos los duotrailers y los conjuntos euromodulares.

Constan de > 6 líneas de eje. Sus módulos (individualmente considerados) no superan los valores máximos de masas y dimensiones para vehículos a motor, remolques y semirremolques.

Las solicitudes para poner en circulación un duotrailer, como ya ocurría hasta ahora con los permisos para los megacamiones, sólo se pueden solicitar de forma telemática a través de TRAZA. Si el recorrido que se dibuja en la solicitud de circulación incluye vías del País Vasco, Navarra o Cataluña, además hay que tramitar la pertinente autorización con las direcciones de tráfico de estas Comunidades Autónomas, ya que tienen la posesión de las competencias de movilidad y tráfico.

Ahora, no existe límite de conjuntos que se pueden autorizar con la misma solicitud:

✓ No existe ningún límite superior del número de matrículas a incluir.

✓ El único requisito es que, todas las matrículas de los módulos den lugar luego a la misma configuración de euromodular

La DGT ha justificado permitir su circulación, previa obtención de la correspondiente autorización con los mismos requisitos que los exigidos a los megacamiones, en que “tras cinco años de desarrollo de estos ensayos, considera que ya existe suficiente conocimiento y experiencia acumulada y, por tanto, ya no tiene objeto continuar estos ensayos en la que el número de participantes ha sido tan importante que, se puede afirmar que el sector del transporte ya está preparado para su uso regular en el transporte público de mercancías”.

⁴³⁷ El Sistema Modular Europeo fue introducido por la directiva 96/53 EC y está pensado para permitir combinaciones de unidades de carga existentes (módulos) en combinaciones más largas y algunas veces más pesadas para ser utilizadas en algunos tramos de la red de carreteras.

⁴³⁸ El Real Decreto 763/1979, define a los “especiales o de abono”, a los que clasifica de clase C) como “Vehículos que prestan servicios dentro o fuera de los núcleos urbanizados, diferentes a los de las clases anteriores, ya sea por su mayor potencia, capacidad, lujo, dedicación, finalidad, etc., ya porque los Conductores tienen conocimientos acreditados superiores a los obligados e inherentes a los de su profesión y apropiados a la especialidad que les caracteriza (turística, representativa, etc.).

La Disposición Adicional Cuarta indica que los vehículos de particulares destinados al transporte de personas enfermas, accidentadas, etc., y servicios funerarios deberán obtener la licencia de la clase C).

Aunque el texto consolidado del BOE no lo indique, este tipo de clase de vehículos fue suprimido por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

⁴³⁹ Una estructura que protege al conductor y al acompañante en caso de accidente. En otros casos también los protege de las adversidades climáticas como la lluvia o la nieve.

⁴⁴⁰ Es la tasa que deben pagar los vehículos pesados con más de 3,5 toneladas, por circular por la red de carreteras de varios países de la Unión Europea.

⁴⁴¹ Se le conoce como “station wagon” o “estate car” en los países anglosajones. La carrocería tiene el techo elevado hasta el portón trasero (en esto se diferencia de los vehículos “hatchback”). Dispone de un mayor volumen interior destinado al equipaje que permite incorporar una tercera fila de asientos o aumentar la capacidad para equipaje. También los pasajeros de los asientos traseros viajan más cómodos.

⁴⁴² *Furgoneta antidisturbios.*

⁴⁴³ *Furgoneta camper.*

⁴⁴⁴ *Furgoneta de comidas.*

⁴⁴⁵ *Furgón celular.*

⁴⁴⁶ *Gálibo.*

⁴⁴⁷ *Góndola o Camión plataforma (Ver clasificación de vehículos por criterios de utilización). También se le conoce con el nombre de “trailer abierto”.*

⁴⁴⁸ *Gran Turismo.*

⁴⁴² Normalmente además de llevar una carrocería reforzada, llevan mallas metálicas protegiendo las ventanas.

⁴⁴³ Son pequeñas autocaravanas en las que el espacio disponible para habitar es mucho más limitado. Algunas incluso cuentan con cocina y baño.

⁴⁴⁴ Ver camión de comidas.

⁴⁴⁵ Están adaptados para el traslado de detenidos, presos y penados. Las condiciones mínimas técnicas y de seguridad que deben cumplir estos vehículos, utilizados por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, han sido modificadas por la Orden INT/2573/2015 del 30 de noviembre por lo que todos los automóviles adquiridos a partir de esa fecha deberán cumplirla.

La elaboración de esta nueva normativa atiende a la necesidad de conciliar la seguridad activa y pasiva de los vehículos y de los trasladados –tanto de los reclusos como de los componentes de la escolta-. Ésta varía en función del número de plazas del vehículo, que deberá cumplir las siguientes especificaciones:

De hasta 9 plazas:

- Climatización: deberá permitir mantener una temperatura interior de entre 18 y 28°C.
- Alumbrado interior: cada habitáculo interior deberá disponer de alumbrado suficiente sin que se produzcan deslumbramientos o molesten a los demás conductores.
- Compartimento de detenidos, presos y penados: una estructura transparente con puerta y ventana y construida con materiales anti-vandálicos lo separará del compartimento de conducción y vigilancia. Además, deberá disponer de 2 ventanas no practicables provistas de oscurecimiento exterior y hechas de material anti-vandálico, asientos colocados en dirección de la marcha y con sistema de retención homologado que se abra desde el puesto de vigilancia y un maletero separado para el transporte de equipaje –si las dimensiones lo permiten-. Por último, los destinados a cubrir distancias largas, deberán añadir un habitáculo destinado a urgencias fisiológicas.
- Sistemas electrónicos de vigilancia: el vehículo deberá instalar dispositivos electrónicos de visualización –que estén en continua grabación- que permitan la vigilancia del compartimento de detenidos, presos y penados en todo momento por parte de los efectivos encargados de la conducción.

De más de 9 plazas:

Los apartados de climatización, alumbrado interior y sistemas electrónicos de vigilancia quedan igual que los anteriores, eliminando el del compartimento de detenidos, presos y penados, añadiendo los 2 siguientes:

- Intercomunicador: los compartimentos delantero y trasero, ocupados por efectivos encargados de la vigilancia, contarán con un intercomunicador que conecte ambos.
- Compartimento central: tendrá un pasillo central y, a los lados, celdas aisladas construidas con materiales ignífugos –en la medida de lo posible- y con capacidad para 1 o 2 personas. Asimismo, contará con asientos con reposacabezas integrados colocados en el sentido de la marcha que tengan un sistema de retención homologado que se abra desde el puesto de vigilancia, un pasillo de mínimo 45 cm de anchura y con puertas delantera y trasera –que aislen el compartimento central del delantero y del trasero- y un habitáculo de dimensiones adecuadas destinado a urgencias fisiológicas.

Los autobuses para traslado de presos pueden alcanzar una anchura total de 2,60 m frente a la regla general de 2,55 m.

⁴⁴⁶ El gálibo son las dimensiones máximas, tanto de altura como de anchura, que pueden tener todos los vehículos. También se utiliza para hacer referencia a la zona geométrica que debe estar libre de obstáculos alrededor.

⁴⁴⁷ Semirremolque de grandes dimensiones que se utiliza para el transporte de maquinaria pesada. A veces tienen la plataforma deprimida y también pueden tener la góndola extensible.

⁴⁴⁸ Se suele llamar “gran turismo” a los automóviles deportivos de cuatro plazas o 2+2, peso total relativamente alto, motor delantero central de gran potencia y distancia entre ejes grande. Suelen identificarse con la sigla GT.

Pero no sólo los turismos llevan esta calificación. También existen las motocicletas gran turismo, diseñadas específicamente para realizar largos viajes. Tienen motores de media o gran cilindrada, una posición de conducción erguida, parabrisas y tanque de combustible grandes, y maletas integradas en el carenado a los lados de la parte

⁴⁴⁹ Grúas con plataforma, cama plana o camilla.

⁴⁵⁰ Grúa de arrastre.

trasera. Cuentan con carenados de amplias dimensiones, destinadas a brindar la máxima protección posible a los ocupantes, ya que son diseñadas para el transporte de un conductor y un pasajero. Su peso y dimensiones no las hacen aptas para la conducción deportiva

⁴⁴⁹ Son las más utilizadas para el transporte de vehículos, ya que no ejerce presión sobre el vehículo o requiere realizar un arrastre por un largo período de tiempo.

Se les conoce como grúas de plataforma, porque posee una plataforma, generalmente de acero, en la cual es transportado el vehículo. La plataforma se ubica en la parte trasera de esta camilla de auxilio, la cual se inclina con el fin de tomar la forma de una rampa para que pueda subir el vehículo. Luego de que el vehículo se encuentre en posición, se utiliza un sistema hidráulico nuevamente para nivelar la superficie plana.

La principal característica de estas grúas es que no permiten el rodamiento de vehículos siniestrados, ya sea porque hayan tenido algún accidente automovilístico o que presenten desperfectos mecánicos y no sea posible arrastrar el vehículo de ninguna manera.

Tienen una guaya o cableado metálico de arrastre que ayuda a subir el rodante en caso de que presente inmovilidad y para facilitar la subida a la plataforma. Una vez en la plataforma, cuenta con unas reatas o enganches para sujetar la rueda para evitar que el vehículo se deslice sobre el planchón.

Una variante son las grúas de plataforma para vehículos sobredimensionados.

⁴⁵⁰ El Anexo II.C) del RGV, que clasifica los vehículos por criterio de señalización, indica:

53. Grúa de arrastre: Automóvil provisto de dispositivos que permiten, elevándolo parcialmente, el arrastre de otro vehículo.

El término “grúa de auxilio en carretera”, que no estaba definido, ha sido sustituido en el RGV por el término “vehículo de servicio de auxilio en vías públicas”. Su definición aparece en el apartado 05 D del Anexo II RGV.

Aunque la definición del RGV sobre “grúa de arrastre” parece querer incluir a todo tipo de grúas de auxilio en carretera, las auténticas grúas de arrastre utilizan un yugo de metal en lugar de cadenas. Este yugo se engancha bajo el tren delantero o en el sistema de ruedas traseras del vehículo.

Estos tipos de grúas se caracterizan por ser vehículos compactos y prácticos, además de que, gracias al poco largo de su brazo, cuentan con una excelente movilidad.

Son utilizadas para remolcar vehículos ligeros de una forma rápida y sencilla, su uso es frecuente para la asistencia de autos compactos y autos siniestrados.

Otra de sus ventajas es que gracias a que no posee cadenas, a diferencia de la grúa de remolque, no hay riesgos de dañar el vehículo.

En estos tipos de grúas, se utiliza un elevador hidráulico o neumático, que levantan la parte delantera o la parte trasera del vehículo desde el suelo para remolcarlo.

Es interesante saber si un vehículo de servicio de auxilio en vías públicas puede remolcar o arrastrar un conjunto de vehículos. El art. 9 RGV cuando se trata sólo de un semirremolque o un remolque, no establece ninguna prohibición que impida ser arrastrado por un vehículo de auxilio en vías públicas. Tengamos en cuenta que el apartado 2 del artículo prohíbe arrastrar a la vez a más de un remolque o semirremolque, pero no impide que pueda arrastrarse a uno de ellos y a la vez a una cabeza tractora.

Sin embargo, nos encontramos con que existen unas limitaciones en el Anexo II del RGV. Así el Anexo II.C) del RGV, que clasifica los vehículos por criterio de señalización, indica:

53. Grúa de arrastre: Automóvil provisto de dispositivos que permiten, elevándolo parcialmente, el arrastre de otro vehículo (uno sólo).

El Anexo II.D) del RGV que se refiere al destino al que se dedican los vehículos, establece:

05. Auxilio en carretera: vehículo destinado primordialmente al rescate y transporte de vehículos accidentados o averiados. Sólo tendrán esta consideración aquellos vehículos cuya capacidad permita que simultáneamente se puedan transportar hasta un máximo de dos vehículos en plataforma, y otro (es decir, sólo uno) mediante un dispositivo de arrastre, y cuenten con el correspondiente utillaje

Dado que un remolque y un semirremolque son vehículos tal como definen los apartados 20 y 22 del Anexo I de la Ley de Seguridad Vial sólo puede ser arrastrado uno a la vez, salvo que la cabeza tractora, el remolque o el semirremolque pudiesen ir, uno arrastrado y otro en la plataforma.

Una incongruencia del Reglamento General de Vehículos es que permite que un tren turístico pueda ser remolcado y arrastrado sin ser separado en partes, dado que en sí mismo constituye un tipo de vehículo, de acuerdo con su Anexo II.A:

“Tren turístico: **Vehículo especial constituido por un vehículo tractor y uno o varios remolques**, concebido y construido para el transporte de personas con fines turísticos ...”.

y su Anexo II.B.58:

“Tren turístico: **Vehículo especial constituido por un vehículo tractor y uno o varios remolques**, concebido y construido para el transporte de personas con fines turísticos ...”.

⁴⁵¹ Grúas de percha o tope.

⁴⁵² Grúas de remolque (de gancho de remolque y cadenas).

⁴⁵³ Grúas para vehículos pesados.

⁴⁵⁴ Guagua.

⁴⁵⁵ Guayín.

⁴⁵⁶ Handbike.

⁴⁵⁷ Hatchback.

⁴⁵⁸ Inhibidor.

⁴⁵⁹ Jardinera.

⁴⁶⁰ Juguete sobre ruedas.

⁴⁶¹ Landó.

Un tren turístico no entra en la definición nº 24 del Anexo I del TRLTSV que se refiere a los conjuntos de vehículos, ya que sólo contempla la unión de un automóvil con su semirremolque o remolque.

Por ello, aunque un vehículo tractor y un remolque son dos vehículos distintos no sucede lo mismo con un tren turístico ya que es en sí un vehículo independientemente de que este constituido por diversos componentes.

No se trata de un tren de carretera ya que éstos sólo pueden llevar un remolque.

Al arrastrar un vehículo, éste no es un remolque y por ello el permiso que se necesita es el de la MMA que corresponda a la grúa.

⁴⁵¹ Pueden auxiliar normalmente vehículos de hasta 1.800 kilogramos, gracias a la elevación hidráulica. Mediante un sistema de carritos consiguen trasladar, igualmente, vehículos muy dañados tras un siniestro.

⁴⁵² Fueron las primeras grúas que salieron al mercado, pero su uso es cada vez menos frecuente. Se conserva este tipo de grúa para el remolque de vehículos comerciales y tractocamiones.

⁴⁵³ Están diseñadas para trasladar o remolcar -en caso de accidente- vehículos de grandes dimensiones, hasta 12.000 kilogramos.

⁴⁵⁴ En Canarias y en el Caribe de habla española, autobús urbano o interurbano de itinerario fijo.

⁴⁵⁵ En México es el automóvil que tiene en la parte trasera un espacio amplio para personas o para carga.

⁴⁵⁶ Las handbikes son triciclos que usan personas que no puede pedalear con las piernas.

⁴⁵⁷ Es un vehículo compacto de dos volúmenes cuyo maletero está integrado en el habitáculo y dispone de su propia puerta con luna trasera incluida. Sus asientos traseros plegables facilitan mucho ampliar la zona de carga. A diferencia del vehículo familiar la luna trasera suele estar más inclinada.

⁴⁵⁸ Interfiere las frecuencias de funcionamiento de sistemas de radar para evitar su correcto funcionamiento y así poder evitar que capten la velocidad del vehículo correspondiente.

⁴⁵⁹ Autobuses internos de aeropuerto que llevan a los pasajeros de las terminales a los aviones y viceversa.

⁴⁶⁰ En España se debe consultar el Real Decreto 1205/2011, de 26 de agosto, sobre la seguridad de los juguetes. En su art. 1 indica que los juguetes son productos diseñados o previstos, exclusivamente o no, para ser utilizados con fines de juego por niños menores de catorce años y en el Anexo I.4) señala que para que **una bicicleta no sea considerada un juguete** debe tener una altura máxima de sillín superior a 435 mm, medida como la distancia vertical entre el suelo y el punto más alto de la superficie del sillín, con el sillín colocado en posición horizontal y la tija en la marca inferior.

En la Ley de Tráfico del Estado de Australia del Sur un “juguete sobre ruedas” es un vehículo infantil de pedales, un triciclo o un juguete similar, pero sólo cuando es utilizado por un niño de menos de 12 años de edad.

⁴⁶¹ Es un tipo de carruaje cubierto, de cuatro ruedas. Es, entre los coches de caballos, un vehículo sumamente cómodo y considerado de lujo, que va montado sobre simple o doble suspensión.

Puede utilizarse abierto o cerrado, mediante operaciones sumamente fáciles de practicar. Los asientos se sitúan en paralelo. Las puertas laterales tienen cristales, que también se encuentran en el testero de la capota interior y, de pequeño tamaño, fijo e invisible, en el de la posterior.

⁴⁶² *Licencia VTC (Vehículos Turismo con Conductor).*

⁴⁶³ *Limitador de velocidad.*

⁴⁶⁴ *Limusina*

⁴⁶⁵ *Luz amarillo auto.*

⁴⁶⁶ *Luz amarillo selectivo.*

⁴⁶² Autorización para ejercer la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor. Sólo puede ser otorgada a conductores profesionales (autónomos o empresas).

El 29.12.2017, el Consejo de Ministros aprobó un Real Decreto por el que se establecen normas complementarias al Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, Reglamento de 1990, en relación con la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor.

Se trata de un conjunto de medidas para mejorar la regulación en el sector del alquiler de vehículos con conductor y asegurar, así, su convivencia ordenada con el del taxi. El Real Decreto también incluirá la creación de un registro único a nivel estatal al que deberán comunicarse los servicios de VTC con carácter previo a su realización.

A través de este Real Decreto se trata las prácticas especulativas de aquellos que hubieran solicitado licencias de VTC con objeto únicamente de lucrarse con su inmediata reventa, sin intención de operarlas. Para ello, se introduce una disposición que impide la transmisión de autorizaciones durante un límite temporal de dos años desde su otorgamiento original.

Véase la Orden FOM/2799/2015, de 18 de diciembre, por la que se modifica la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, que actualiza aspectos como los requisitos para el otorgamiento de las autorizaciones.

El Congreso aprobó el 29.11.2016 un paquete de medidas relacionadas con el sector del taxi, entre las que se encuentra la solicitud por unanimidad de la utilización de matrículas azules en taxis y vehículos con conductor (VTC) —esta última licencia, la utilizada por vehículos de Uber, Cabify, etc.— con el objetivo de diferenciarlos de otros que realizan también actividades de transporte de viajeros.

El Consejo de Ministros aprobó el 21 de abril de 2018 la modificación de la Ley 16/1987, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamientos de vehículos con conductor reafirmando la regla de 1/30 (una licencia VTC por cada 30 licencias de taxi) para mantener el equilibrio entre aquel tipo de vehículos y los taxis.

⁴⁶³ Limita la velocidad máxima a la que el vehículo puede circular.

Los actuales **limitadores de velocidad** son electrónicos y hay dos tipos (tres si pensamos en los limitadores "de fábrica"):

- **Limitadores de velocidad activos.** Son aquellos en los cuales quién conduce fija una velocidad y el vehículo no la va a sobrepasar, actuando en algunos modelos sobre el sistema de frenos o caja de cambios -si es cambio-automático para que el coche no se embale.
- **Limitadores de velocidad pasivos.** En este caso solamente se limitan a avisar mediante señal acústica o visual al conductor que ha sobrepasado la velocidad marcada como límite, pero solamente es a modo informativo y de advertencia, ya que este sistema si permite al conductor seguir acelerando y aumentar la velocidad.
- **Limitador de velocidad "de fábrica"** como VOLVO, Ferrari, McLaren, etc...

No hay que olvidar que el limitador es un sistema que se puede activar o desactivar manualmente o automáticamente, pisando a fondo el pedal del acelerador para un adelantamiento tras lo cual "vuelve al límite preestablecido, o bien desconectándose cuando se pisa el freno o cambia de marcha independientemente si se engrana una superior o inferior.

En la actualidad, es un sistema obligatorio en vehículos que son destinados al transporte de mercancías con una Masa Máxima Autorizada MMA superior de 3.500 kg o vehículo de pasajeros de más de nueve plazas incluido el conductor si no superan los 5.000 kg.

La Unión Europea trabaja para que los asistentes de velocidad sean obligatorios en 2022 para reducir en la medida de lo posible el número de víctimas mortales debido a los accidentes de tráfico.

⁴⁶⁴ Esta palabra deriva del nombre de la región francesa de Limousin cuyos habitantes antaño se cubrían con una amplia capa. El desarrollo, en sus inicios, del automóvil en Francia sirvió para que se utilizase esa palabra para designar los vehículos cuyos pasajeros quedaban protegidos por una amplia cobertura envolvente, además de ir separados del conductor. Hoy en día se denomina limusina a los turismos de lujo alargados que son conducidos normalmente por un chófer y se ha venido asociando con los principales ejecutivos de las grandes corporaciones o con el transporte de personalidades. En España tiene poca difusión y se utilizan sobre todo para bodas.

⁴⁶⁵ Es un término que aparece en el RGV y se refiere al color ámbar.

⁴⁶⁶ Es una variante del color amarillo. También se utiliza en el RGV. Se encuentran en faros antiniebla. El propósito de la luz amarilla selectiva es el de mejorar la visión nocturna al suprimir las longitudes de onda cortas de color azul, de la

⁴⁶⁷ Luces de emergencia.

⁴⁶⁸ Luz de avería.

⁴⁶⁹ Luz de circulación diurna o DRL (Daylight Running Lamps).

⁴⁷⁰ Luz estroboscópica.

⁴⁷¹ Luz intermitente.

⁴⁷² Masa en orden de marcha (MOM)

⁴⁷³ Masa total real mínima.

⁴⁷⁴ Megacamión.

⁴⁷⁵ Microbús.

⁴⁷⁶ Minibús.

luz proyectada, al ser difíciles de procesar por el sistema visual humano, y provocar reflejos sobre la lluvia, niebla, nieve y problemas con los destellos.

⁴⁶⁷ Es el encendido simultáneo de todos los intermitentes. Cuando un vehículo no pueda alcanzar la velocidad mínima exigida para el tipo de vía por la que circula y por lo tanto exista peligro de colisión por alcance, se deberán utilizar durante la circulación las luces de emergencia (Art. 49.3 RGCir).

⁴⁶⁸ El término figura en el artículo 9 del Anexo II del RGCir. Se actúa de la misma forma que con la luz de emergencia.

⁴⁶⁹ Las luces de circulación diurna son unos dispositivos de alumbrado que se instalan en la parte delantera del vehículo para hacerlo más visible mientras circula durante el día reguladas en el Reglamento ECE 87 y en la Directiva 2008/89/CE, y por la que los vehículos fabricados a partir del 7 de febrero de 2011 (categorías M1, y N1), tendrán que incorporar este sistema de alumbrado. Este sistema está compuesto por dos luces de color blanco que se colocan en la parte delantera, y se encienden automáticamente cuando se pone en marcha el vehículo. Se podrán instalar en los demás vehículos, siempre que se legalicen como reforma de acuerdo con el Real Decreto 866/2010, de 2 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos.

⁴⁷⁰ Se llama luz estroboscópica a una fuente luminosa que emite destellos breves en rápida sucesión. La palabrea estroboscopia está compuesta por dos palabras griegas, strobos, que significa giro, y skopein, que significa observar. Basa su funcionamiento en la persistencia de las imágenes en la retina del ojo. Normalmente son usadas por los vehículos prioritarios en servicios de emergencia: bomberos, policía, ambulancias, protección civil, acompañamiento de transportes especiales, etc. Consisten en rotativos de luz estroboscópica magnéticos de alta potencia con doble destello.

⁴⁷¹ Aunque está contemplada en la definición núm. 46 de este Anexo podemos ampliar su contenido indicando que es el dispositivo luminoso que sirven para indicar a otros vehículos en circulación que el vehículo va a incorporarse o salir del flujo de circulación, a cambiar el sentido o a efectuar un cambio de dirección, entre otros.

⁴⁷² Se suma a la tara la masa estándar de 75 kg del conductor.

⁴⁷³ Se echa de menos la explicación de lo que es "Masa **total** real mínima", un término que figura en el Anexo 7 B) Reglamento General de Conductores de 2009 aunque como "Peso **total** real mínimo".

⁴⁷⁴ El 11.04.2016 la DGT publicó la Instrucción 16/V-117 en la que se establecen las condiciones y protocolos conforme a los cuales la DGT autorizará la circulación por las carreteras de determinados **conjuntos de vehículos** en configuración euro modular EMS (European Modular System).

Esta instrucción, dictada conforme a la Directiva 96/53/CE, desarrolla la Orden Ministerial PRE/2788/2015, de 18 de diciembre por la cual se modificó el anexo IX del Reglamento General de Vehículos.

En dicha Orden Ministerial se introdujo la definición de Configuración Euro-modular para referirse al conjunto de vehículos con más de seis líneas de ejes, cuyos módulos separadamente no superen una masa máxima de 60 toneladas y una longitud de 25,25 metros y se otorga a la autoridad competente en materia de tráfico y seguridad vial la potestad para autorizar, previo informe vinculante del titular de la vía, la circulación de este conjunto de vehículos. La autorización permitirá circular por determinados tramos de carreteras (autopistas y autovías preferentemente), durante el período de tiempo establecido.

⁴⁷⁵ Es un autobús, con una longitud máxima de 8 m, con capacidad para transportar hasta 16 pasajeros más el conductor y que se puede conducir con un permiso D1. Puede llevar un remolque ligero.

⁴⁷⁶ El término «microbús» (del alemán Kleinbus) se originó en Alemania en la década de 1950 con la introducción del Volkswagen Tipo 2 Combi. Estos pequeños autobuses estaban diseñados para transportar hasta 9 personas.

⁴⁷⁷ *Microcoche, microcar o minicar.*

⁴⁷⁸ *Monopatín.*

⁴⁷⁹ *Monovolumen.*

⁴⁸⁰ *Moto de nieve.*

⁴⁸¹ *Motocicleta “naked” (expuesta).*

⁴⁸² *Motocicleta con remolque.*

⁴⁸³ *Motocicleta dirt tracker*

⁴⁸⁴ *Motocicleta ligera.*

⁴⁷⁷ *Son diferentes nombres que reciben los cuatriciclos ligeros o ciclomotores de 4 ruedas.*

⁴⁷⁸ *Es un término que figura en el art. 121.4 RGCir y debiera definirse. Ante esta falta de definición debemos acudir al DEL, donde se señala que es un “objeto para patinar consistente en una tabla relativamente larga sobre ruedas, con la que se desliza el patinador tras impulsarse con un pie contra el suelo”. Es decir, no contempla que pueda tener un motor auxiliar eléctrico para desplazarse.*

⁴⁷⁹ *Es un automóvil relativamente alto en el que el compartimiento del motor, la cabina y el maletero están integrados en uno. Este diseño aumenta el espacio del habitáculo. En algunos casos, los asientos pueden desplazarse e incluso desmontarse, para configurar el interior del automóvil de acuerdo con las necesidades del usuario en cada momento.*

⁴⁸⁰ *En España está pendiente de legislar la conducción de estos vehículos. Si circulan por pistas donde se encuentra una colectividad indeterminada de usuarios, se tendría que aplicar la ley de tráfico y tendrían que estar matriculadas, sin embargo, no hay ninguna norma que obligue a ello. Además, deberían contar obligatoriamente con un seguro de responsabilidad civil ya que pueden causar importantes daños.*

Se podría pensar que los esquiadores también circulan por pistas abiertas al uso público y que son utilizadas por una colectividad indeterminada de usuarios, pero aquí se aplican las normas F.I.S., de la Federación Internacional de Ski. En otros países como, por ejemplo, Suecia existe un permiso especial para conducir estos vehículos.

⁴⁸¹ *Es una motocicleta normalmente deportiva o superbike (esta última producida en series limitadas que luego se utilizan también en competición) que carece de carenado, por lo que gran parte de su mecánica está al descubierto. Existen variantes eléctricas con una potencia en kW equivalente a más de 100 CV. Son apropiadas para acoplarles accesorios como maletas, carenados y otras piezas. Es baja y potente. El motorista conduce inclinado hacia adelante.*

⁴⁸² *Dado que una motocicleta según la definición núm. 14 es un automóvil y remolque según la definición núm. 20 es “un vehículo no autopropulsado diseñado y concebido para ser remolcado por un vehículo de motor”, nos encontramos que una motocicleta con remolque es un tren de carretera.*

El Anexo II. A) del RGV establece que un tren de carretera es un “automóvil constituido por un vehículo de motor enganchado a un remolque”.

El RGCir, en su art. 48, señala una motocicleta con remolque en una autopista o autovía puede ir a 90 km/h y el art. 12 señala que las motocicletas con remolque pueden circular a 120 km/h, menos el 10%, es decir, a 108 km/h.

En el art. 41 RGCir que se ocupa de la utilización de carriles en sentido contrario al habitual, indica que “La utilización de los carriles habilitados para la circulación en sentido contrario al habitual queda limitada a las motocicletas y turismos, y está prohibida, por lo tanto, al resto de los vehículos, incluidos los turismos con remolque”. Y no se entiende porque no pusieron “incluidos los turismos y motocicletas con remolque”. De todas formas una redacción mucho más precisa sería: “Los únicos vehículos que pueden utilizar los carriles habilitados para la circulación en sentido contrario al habitual son las motocicletas y turismos sin remolque”.

⁴⁸³ *El Dirt Track es una disciplina de motociclismo de velocidad originaria de Estados Unidos que se corre en pistas de tierra en forma de óvalo y con neumáticos de agua. Las motos no llevan freno delantero de manera que la clave está en controlar la derrapada. Normalmente se disputan mangas clasificatorias a varias vueltas y una final, donde se decide el ganador.*

Este estilo de motos está basado en las carreras de Dirt Track (pistas sucias). Conservan esa apariencia, pero modificadas para circular por la calle. Tienen un chasis robusto, manillares ligeramente elevados, depósitos pequeños, asientos estrechos, llantas de radio, ausencia de guardabarros, neumáticos mixtos o polivalentes, chasis de cuna, colín monoplaza singular de las Flat Tracker y porta número en la parte frontal. En general suelen ser mono y bicilíndricas.

⁴⁸⁴ *En algunos países recibe este nombre la motocicleta que se puede conducir con el permiso A1 o con el B con tres años de experiencia, es decir, con una cilindrada máxima de 125 c.c. y una potencia no superior a 11 kW.*

⁴⁸⁵ *Motocicleta ruter Gran Turismo o Touring.*

⁴⁸⁶ *Motocicleta Sport Turismo.*

⁴⁸⁷ *Motocicleta bobber.*

⁴⁸⁸ *Motocicleta brat*

⁴⁸⁹ *Motocicleta café racer.*

⁴⁹⁰ *Motocicleta cross.*

⁴⁹¹ *Motocicleta custom.*

⁴⁹² *Motocicleta chopper*

⁴⁹³ *Motocicleta enduro.*

⁴⁸⁵ Suelen ser de gran cilindrada y voluminosas, con amplios carenados para proteger a los ocupantes del viento, la lluvia, etc. Ideales para largos viajes con mucho equipaje, cómodas y rápidas. Su gran peso las hace más estables en carretera, aunque también limita en parte su maniobrabilidad. Son las motos viajeras por excelencia.

⁴⁸⁶ Se trata de una motocicleta con cierto carácter deportivo, que permite hacer viajes por carretera con un pasajero con bastante comodidad.

⁴⁸⁷ Bobber es un estilo americano que se creó en los 40. En principio se realizaban a partir de marcas como Harley Davidson, Indian o Triumph. Se caracterizan por ser bastante bajas, distancia larga entre ejes, chasis rígido, neumáticos anchos y del mismo diámetro, llantas de radios, cinta anticalórica en colectores y asiento monoplaza. Carecen de guardabarros delanteros, y se ha acortado (bobbed en inglés) su parte posterior, cuenta con un depósito pequeño y numerosos cromados.

⁴⁸⁸ Las Brat Style es un estilo de origen japonés. Resaltan por su diseño clásico, los neumáticos anchos, faro pequeño y asiento biplaza fino, plano y normalmente alargado. Tienen amortiguación trasera (en oposición a bobbers y choppers), manillar tipo tracker, y guardabarros aligerados. Por su comodidad cada vez está ganando más reconocimiento.

⁴⁸⁹ Una Café Racer es un estilo que se originó en Inglaterra en la década de los años 50 producto de la cultura rockera del momento, época en la que se buscaban motos rápidas para ir, en carreras clandestinas, en "peregrinación" por los transportes café, los cafés de carretera ingleses. Su detalle más singular es la apariencia de moto clásica de carreras, en la que el piloto va tumbado sobre la moto en una posición aerodinámica. Esto último se consigue mediante semi-manillares y pedales retrasados. Tienen chasis tubular, asiento monoplaza en línea con el depósito, un motor en ángulo de 90°, tubos de escape estilo trompeta y chasis formando una cuna. Se busca el aligeramiento general de la máquina, quitando todo aquello que no sea necesario y poniendo especial énfasis en la velocidad y agilidad, dejando la comodidad de la montura en un segundo plano. Pueden verse en multitud de bases y marcas.

⁴⁹⁰ Son motos de competición. No aptas para ir por el asfalto. Se utilizan sólo en circuitos cerrados o en terrenos excluidos de la aplicación del RLTSV.

⁴⁹¹ El término motocicleta custom abarcaría prácticamente todos los estilos y proviene originalmente del verbo en inglés "to customize", que se refiere a la personalización de algo que fue creado en serie de forma industrial e impersonal. Define un tipo de motocicleta que ofrece la posibilidad de personalización y modificación de acuerdo a los gustos del dueño, (partiendo casi siempre de un modelo de estilo clásico o "retro"), de tal forma que la motocicleta acaba convirtiéndose en un reflejo de la personalidad y estética de la persona que la posee.

⁴⁹² Las motos Chopper (to chop significa cortar) son muy populares en Estados Unidos. Se popularizaron en la década de los 60. Son motos en las que se elimina todo lo accesorio y lo más destacado de estas motos son las horquillas de gran recorrido (cuelgamonos) y manillares elevados. Asientos con respaldos altos, rueda delantera de mayor diámetro, pero con neumático más estrecho, la rueda trasera suele ser más pequeña y lleva un neumático más ancho. Los asientos son cómodos y el depósito pequeño.

⁴⁹³ Este término también figura en el RGV al ocuparse de las matrículas y su definición la volvemos a encontrar en el Reglamento (UE) núm. 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo. En el caso de las motos de **enduro** (categoría L3e-AxE) la altura del asiento es de ≥ 900 mm, la distancia del suelo ≥ 310 mm, la relación de transmisión mínima en la marcha superior (relación primaria x relación de transmisión x relación de transmisión final) ≥ 6.0 , la masa en orden de marcha más la masa de las baterías de propulsión en caso de propulsión eléctrica o híbrida < 140 kg y carece de plaza de asiento para un segundo ocupante.

Las enduro están homologadas para uso urbano, a diferencia de las de cross, que son de uso exclusivo de recintos cerrados.

⁴⁹⁴ *Motocicleta pit bike.*

⁴⁹⁵ *Motocicleta scrambler.*

⁴⁹⁶ *Motocicleta supermotard.*

⁴⁹⁷ *Motocicleta de doble propósito.*

⁴⁹⁸ *Motocicleta trial.*

⁴⁹⁹ *Motoniveladora.*

⁵⁰⁰ *Muscle Car (turismo musculoso)*

⁵⁰¹ *Neumático*

⁴⁹⁴ Las pit bikes son una variedad de motocicletas en miniatura, de baja altura, el asiento suele estar entre 75 y 90 centímetros del suelo. Tienen baja cilindrada, generalmente 50 cc, lo que hace que técnicamente puedan ser consideradas ciclomotores, aunque también hay modelos de hasta 150 cc, estos últimos destinados principalmente para carreras. Al inicio el propósito de las pit bikes era ayudar a los competidores y mecánicos a circular por los boxes en las pistas de carreras de automóviles y motocicletas. Tienen un aspecto similar a las motos de cross.

⁴⁹⁵ Las Scrambler son motos concebidas para que salir de la carretera de asfalto a algún camino de tierra. Son ligeras, robustas y fiables. Con un diseño clásico todoterreno, procedente de las antiguas carreras off road realizadas en Inglaterra, en la década de 1920. Permite subir colinas y recorrer terrenos embarrados. Estas motos tienen llantas de radios, neumáticos de tacos, depósito de gasolina reducido, asiento acolchado, y sobre todo un sistema de escape lateral y alto.

⁴⁹⁶ Esta moto es una fusión entre una moto de velocidad y una de motocross. Se utiliza en carreras que tienen secciones de asfalto normal y otras, todoterreno. Actualmente son motos de cuatro tiempos y un cilindro y su suspensión es más baja y un poco más rígida que en las motocicletas todo terreno.

⁴⁹⁷ Son motocicletas orientadas para todo tipo de terreno, unas más orientadas "off road" y otras "on road".

⁴⁹⁸ El término **trial** figura en el RGV al ocuparse de la matriculación de los vehículos, pero no está definido. El Reglamento (UE) No 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013 relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (texto pertinente a efectos del EEE), establece que las motocicletas de **trial** (categoría L3e-AxT) se caracterizan por tener una altura máxima del asiento de ≥ 700 mm, una distancia del suelo ≥ 280 mm, la capacidad del depósito de combustible es ≤ 4 litros, la relación de transmisión mínima en la marcha superior (relación primaria x relación de transmisión x relación de transmisión final) $\geq 7,5$, la masa en orden de marcha ≤ 100 kg y no existe plaza de asiento para un segundo ocupante.

⁴⁹⁹ Es conocida también como "Grader". En el oficio se utiliza con el objetivo de mezclar terrenos cuando hay de por medio canteras diferentes. De igual forma, lo que se busca es brindar una granulometría uniforme y tener las tongadas dentro del espesor que convenga para que sean compactadas más adelante.

⁵⁰⁰ Se refiere a un automóvil de tamaño medio-grande, con carrocería deportiva y "musculoso", cualidades que lo hacen muy llamativo y le dan un aspecto "agresivo", con un motor muy potente, generalmente V8, y un precio de compra accesible. La "Muscle Car Era" empezó en E.E.U.U. a mediados de los 60 cuando los jóvenes deseaban tener un coche diferente al que tenían sus padres, con altas prestaciones, apariencia musculosa y que llamase la atención al circular por el asfalto y casi desapareció, con la llegada de la crisis del petróleo a mediados de los 70.

⁵⁰¹ El neumático es una pieza de forma toroidal realizada a partir de caucho, que se dispone en las ruedas de diversos vehículos. Los neumáticos son el único contacto del vehículo con la carretera. Se encargan de que la adherencia y la dirección del recorrido del vehículo sea la deseada por el usuario y, además, amortiguan las imperfecciones del pavimento. Gracias al neumático, el vehículo se adhiere al pavimento permitiendo el arranque y el frenado de los mismos. Son los "zapatos" del vehículo y por eso existe la expresión "calzar neumáticos". Es muy importante un adecuado mantenimiento del neumático (presión y profundidad del dibujo).

El 1 de julio de 2012 entró en vigor en la Unión Europea el etiquetado obligatorio de los neumáticos de automóvil, con el objetivo de conocer la eficiencia de los productos comercializados por los fabricantes del sector. Mediante colores, letras y símbolos fácilmente interpretables, esta etiqueta hace referencia a la resistencia a la rodadura, la adherencia del frenado sobre mojado y al nivel sonoro de la cubierta. El 01 de noviembre de 2018, la legislación europea prohibirá la venta de todos los neumáticos de turismos y furgonetas catalogados con la letra F (la penúltima en eficiencia), así como los de letra E de camionetas cuyo coeficiente de resistencia a la rodadura sea superior a 9. Entre la mejor calificación (A) y la peor (G), que ya no puede comercializarse desde 2014, existe una diferencia en el consumo de combustible de aproximadamente 0,5 litros por cada 100 kilómetros recorridos. Desde el 01.11.2018 también no pueden comercializarse los calificados como (F) en los turismos y furgonetas.

En Iberoamérica también se utiliza el término “goma” como sinónimo de neumático y el que tiene un taller de neumáticos se denomina “gomero” y, finalmente, el taller de neumáticos se llama la “gomería”. Así se puede escuchar: “El gomero arregla la goma en la gomería” y esa expresión es bastante más complicada de construir si utilizamos el español hablado en España.

A partir del 1 de mayo de 2021, la Unión Europea será la primera región del mundo en usar una etiqueta que incluya un pictograma de agarre en hielo para neumáticos. Además, las ruedas tendrán un símbolo de agarre en la nieve y un código QR que los llevará a una extensa base de datos de la Unión Europea.

El objetivo de este nuevo etiquetado es brindar más información y ayudar a los consumidores a escoger la mejor opción de neumáticos en materia de seguridad y eficiencia.

Como consecuencia de esta nueva normativa, las etiquetas se renovarán en toda la UE. Para los neumáticos fabricados después de abril de 2021, se requerirán estos nuevos sellos, que comenzarán a aparecer gradualmente una vez se pongan a la venta.

Respecto a la profundidad del dibujo el Anexo VII del Reglamento General de Vehículos señala en su apartado 2 sobre profundidad mínima de dibujo que:

“Los neumáticos de los vehículos comprendidos en las categorías M1, N1, O1 y O2 deben presentar, durante toda su utilización en las vías públicas, una profundidad en las ranuras principales de la banda de rodamiento que, como mínimo, debe ser de 1,6 mm.

Deberá entenderse como ranuras principales las ranuras anchas situadas en la zona central de la banda de rodamiento que cubre cerca de las tres cuartas partes de la anchura de dicha banda.

Quedan excluidos del ámbito de aplicación del apartado anterior los vehículos históricos equipados originalmente con neumáticos o cubiertas de otros tipos que cuando eran nuevos tenían ranuras de una profundidad inferior a 1,6 mm, siempre que dichos vehículos estén equipados con los citados neumáticos, que se utilicen en condiciones excepcionales y que no se utilicen nunca o casi nunca en la vía pública”. Véase el Real Decreto 892/2024, de 10 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos.

Dado que las motocicletas no están obligadas a respetar esta profundidad del dibujo al no ser vehículos de las categorías M1, N1, O1 u O2, (son de categoría L) debemos comprobar que disposiciones les son aplicables.

Sorprendentemente no se les exige ningún tipo de dibujo, aunque sería imprudente conducir una motocicleta más allá de los testigos de desgaste que incorpora el neumático, y es que aun así las ranuras pueden ser insuficientes para poder desalojar el agua que se acumula debajo del neumático en caso de lluvia, minimizando el agarre del neumático y aumentando el riesgo de “aquaplaning” cuanto mayor sea la velocidad y menor el peso del conjunto moto/piloto.

Sin embargo y **según la normativa, el neumático se podrá seguir utilizando mientras exista dibujo en las ranuras principales de la banda de rodadura**, es decir, en un neumático de motocicleta que tiene forma curva, siempre que exista dibujo en la parte central de los mismos. De ahí que los neumáticos más deportivos no dispongan de ningún tipo de dibujo en los laterales y sin embargo estén homologados para circular por las vías públicas.

Para confirmar que no se exige 1,6 mm en la profundidad de las ranuras, tenemos que acudir al **Manual de Procedimiento de Inspección de las Estaciones de ITV**, Sección II, Capítulo 8, Apartado 8.3. donde se cita lo siguiente:

Mediante inspección visual, se comprobará:

- Marca de homologación
- Dimensiones coincidentes o equivalentes a las que aparecen en la tarjeta ITV o en la homologación de tipo.
- Índice de capacidad de carga y categoría de velocidad igual o superior al mínimo que aparece en la tarjeta ITV o en la homologación de tipo.
- En el mismo eje, todos los neumáticos serán del mismo tipo.
- Que la profundidad de las ranuras principales de la banda de rodadura cumpla las prescripciones reglamentarias.
- Si los neumáticos han sido reesculturados, que vayan marcados con la palabra REGROOVABLE o el símbolo Ω.
- La inexistencia de ampollas, deformaciones anormales, roturas u otros signos que evidencien el despegue de alguna capa en los flancos o de la banda de rodadura.
- La inexistencia de cables al descubierto, grietas o síntomas de rotura de la carcasa.
- El montaje correcto de neumáticos unidireccionales.

Por otra parte, la Guía Codificada de Infracciones mediante la cual los agentes formulan las denuncias en caso de encontrar algo fuera de lo normal figura en el art. 012 RGV, apartado 5-1), en relación con el art. 66 TRLTSV, que se trata de una sanción grave que no conlleva retirada de puntos, pero sí una sanción de 200 euros por neumático, citando lo siguiente:

“Circular con el vehículo reseñado cuyos neumáticos **no presentan dibujo** en las ranuras principales de la banda de rodamiento”.

⁵⁰² En algunos países, a causa de su clima, como es el caso de Alemania o Suiza, está establecido que para poder circular en carreteras con nieve o hielo, el vehículo debe estar provisto de neumáticos invernales.

Según la página www.neumaticos-uniroyal.es: “Hay tres diferencias fundamentales entre los neumáticos de verano y los de invierno: su estructura, su compuesto de goma y el dibujo de la banda de rodadura.

Los neumáticos de invierno tienen un mayor contenido de goma natural, lo que hace que con el frío mantengan su flexibilidad. Cuanto más blando sea el neumático, mejor será su adherencia a la superficie de la carretera, mejorando el

⁵⁰³ *Neumáticos para todo el año.*

⁵⁰⁴ *Neumático sólido.*

⁵⁰⁵ *Ómnibus*

⁵⁰⁶ *Patines.*

⁵⁰⁷ *Patinete.*

⁵⁰⁸ *Patinete eléctrico.*

agarre y la conducción. A diferencia de los neumáticos de verano, que se endurecen rápidamente con temperaturas frías, los neumáticos de invierno ofrecen su mejor rendimiento a temperaturas inferiores a +7 °C.

Los neumáticos de invierno también tienen miles de diminutas ranuras (llamadas laminillas) en los tacos de la banda de rodadura, que sirven para evacuar el agua y evitar el aquaplaning. Estas ranuras muerden la nieve, el aguanieve y el hielo, proporcionando una adherencia óptima a la carretera.

Además, el dibujo de la banda de rodadura de los neumáticos de invierno es más profundo, lo que proporciona una especie de cavidad para la nieve. Curiosamente, nada se agarra mejor a la nieve que la propia nieve, y la nieve compacta intensifica el efecto de agarre, añadiendo tracción para empujar el vehículo hacia delante en carreteras con hielo y nieve”.

⁵⁰³ Se conocen como ‘all season’ (‘cuatro estaciones’). Estos neumáticos sirven para todo el año gracias a la combinación de nuevas tecnologías y compuestos que permite una eficaz evacuación del agua y una vida útil igual o superior a los del verano. Llevan también el marcaje M+S (Mud & Snow / Barro y nieve), pero no están preparados para mucha nieve. Pueden circular tanto en verano como en invierno. Buscan un equilibrio y adaptan sus prestaciones según las exigencias de los cambios de temperatura y del pavimento sin necesidad de que el usuario deba cambiar sus neumáticos por otros específicos cada época del año (invierno-verano).

⁵⁰⁴ Aquel que no depende del aire comprimido para soportar la carga.

⁵⁰⁵ Viene de omnis (todos) y el sufijo -bus (3ª declinación en dativo), que al ser objeto indirecto indica destino o beneficio para alguien (para todos) El empresario Stanislas Baudry, utilizó ese nombre para una línea regular de autobuses en Nantes, en 1826, que fue la segunda en Francia tras la de Blaise Pascal.

⁵⁰⁶ Es un término que aparece en el art. 121.4) RGCir y que debiera definirse. Es un utensilio que se coloca en los pies para deslizarse sobre una superficie lisa (Diccionario María Moliner).

El DEL no define el término “patines”, sino que se limita al término “patín” y lo considera un “aparato de patinar que consiste en una plancha que se adapta a la suela del calzado y lleva una especie de cuchilla o dos pares de ruedas (hoy en día, abundan los de 4 ruedas en línea), según sirva para ir sobre el hielo o sobre un pavimento duro, liso y muy llano. Señala también que patinete es una de las acepciones de patín, pero que es un juguete.

En Alemania existe un artículo en el Reglamento General de Circulación (art. 31 StVO) dedicado expresamente a los “Deportes y juegos”. Aunque prohíbe de forma general los deportes en la calzada, arcones y pistas ciclistas, autoriza que un cartel situado en la señal informe de las excepciones. La más frecuente es sobre el uso de patines ya que en ciertas zonas permite su circulación, incluso por la calzada.

⁵⁰⁷ El DLE lo define como “Juguete que consiste en una plancha sobre ruedas y provista de un manillar para conducirlo, sobre el que se deslizan los niños poniendo un pie sobre él e impulsándose con el otro contra el suelo”. Esta definición ha quedado desfasada ya que existen muchos con dos planchas. Dado que es una de las acepciones de patín, es el único patinete que puede circular por la acera, es decir, tiene que ser de juguete, de acuerdo con el art. 121.4 RGCir y siempre sin superar la velocidad de paso de una persona.

Un juguete es, según la Directiva 88/378/CEE del Consejo de 3 de mayo de 1988 relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre la seguridad de los juguetes, cualquier producto o material diseñado explícitamente para ser usados para jugar por niños menores de 14 años.

Todos los juguetes comercializados en la UE tienen que cumplir con los requisitos expuestos en la Directiva 2009/48/CE, y si obtienen el marcado CE, pueden ser vendidos en cualquier país de la Unión Europea.

⁵⁰⁸ Patinete provisto de un motor auxiliar eléctrico. Si bien un patinete tradicional puede ser considerado un vehículo sin motor de pequeñas dimensiones empujado por quien lo conduce, un patinete eléctrico siempre será empujado por su motor y siempre irá a más velocidad del paso humano por lo que no puede considerarse como peatón a quien lo maneje. Además, siempre tendrá que ir por la calzada.

Se están popularizando en todo el mundo por lo que se está empezando a regular. Muy a menudo, sus conductores van de un lado a otro sin respetar ningún límite de velocidad, muchas veces por zonas peatonales donde caminan niños y ancianos, para finalmente abandonarlos en cualquier parte, sin importarles las molestias que puedan ocasionar. Para combatir esto, el ayuntamiento de Madrid, por ejemplo, aprobó una nueva Ordenanza de Movilidad Sostenible que entró en vigor el 24.10.2018 donde se establece que los patines y patinetes sin motor o aparatos similares sin propulsión motorizada pueden transitar por las aceras y demás zonas peatonales a una velocidad adaptada al paso

⁵⁰⁹ Patrullero.

⁵¹⁰ Quad.

⁵¹¹ Regulador de velocidad.

⁵¹² Remolque con barra de tracción.

⁵¹³ Remolque de piso móvil.

de persona que no supere los 5 kilómetros por hora, evitando en todo momento causar molestias o crear peligro y sin tener en ningún caso prioridad respecto de los peatones. También pueden circular por carriles bici protegidos o no, aceras-bici, sendas ciclables, pistas-bici y ciclocalles exclusivas para la circulación de bicicletas. Por carriles bici no protegidos solo podrán circular patinetes conducidos por mayores de 16 años, con casco y reflectantes.

Pero hay que matizar que dicha Ordenanza Municipal contraviene la legalidad. Recordemos que tanto la Ley de Bases de Tráfico como el art. 4 TRLTSV, y a mayor abundamiento el Prontuario del TC sobre el art. 149.1.21ª CE establece que la seguridad vial es competencia del Estado y limitar el uso exclusivo de vías para ciclos va en ese sentido.

Así, cuando en el Anexo I (Definiciones) TRLTSV, en su punto 74 se establece que **la Vía Ciclista es de uso exclusivo para ciclos** y en los siguientes puntos aclara que tanto el Carril-bici, el Carril-bici protegido, la Acera-bici y la Pista-bici son distintos tipos de vías ciclistas y que deben estar señalizadas horizontal y verticalmente y precisamente la señal R-407.a) del art. 159 RGCir indica que sólo los ciclistas pueden utilizar una vía señalizada como vía ciclista.

Por eso una Ordenanza Municipal no puede ni debe permitir que los VMP usen vías ciclistas y si lo hace iría contra la legalidad vigente.

El 25.10.2018 informa la agencia Atlas a sus abonados que en Sabadell se produjo el primer accidente mortal por un patinete en España. La conductora lo había alquilado y no fue capaz de frenar adecuadamente en un semáforo y acabó siendo atropellada por un camión. Ese año se produjeron en España 273 accidentes y 5 víctimas mortales.

Las empresas que los alquilan están obligadas a contratar un seguro de responsabilidad civil y en el caso de los propietarios particulares, si circulan por las vías públicas, deberían contratar también un seguro que cubra como mínimo: a) la responsabilidad civil, b) los daños en el vehículo de movilidad personal, c) el asesoramiento jurídico y d) la cobertura médica. En algunos casos el seguro del hogar puede cubrir esta responsabilidad, pero hay que leer detenidamente el contrato.

Un siniestro con cualquier vehículo de estas características, podría suponerle serios problemas a su conductor. No sólo por su posible responsabilidad penal, si se estableciese que condujo de forma negligente o temeraria, sino que en caso de no estar asegurado o carecer de la cobertura adecuada frente al riesgo creado, tendría que responder por los gastos derivados de los daños ocasionados.

Es importante que la DGT establezca una regulación uniforme a través del Reglamento General de Circulación, como por ejemplo exigiendo el uso de casco, y los ayuntamientos regulen las zonas por donde pueden circular.

El 03.12.2019 la DGT publicó la Instrucción 2019/S-149 TV 108, de carácter transitorio, para regularlos hasta que se modificasen los Reglamentos de desarrollo del TRLTSV. Esa modificación se hizo mediante los RD 970/2020 y RD 971/2020, a los que debemos añadir la Resolución de 12 de enero de 2022, de la Dirección General de Tráfico, por la que se aprueba el Manual de características de los vehículos de movilidad personal.

En Alemania, hay que tener como mínimo 14 años, sólo se puede circular por la calzada si no hay carril-bici, hay que tener seguro, aunque no se exige casco y la velocidad máxima es 20 km/h. Está prohibido circular por aceras y zonas peatonales.

⁵⁰⁹ Según el DLE se trata de “un vehículo destinado a patrullar”.

⁵¹⁰ Los Quads son vehículos de cuatro o más ruedas que no tienen carrocería, cuyo sistema de dirección es un manillar, están dotados de sillín donde el conductor va sentado a horcajadas. Pueden ser cuadríciclos ligeros, no ligeros (pesados) e incluso pueden matricularse como vehículos especiales.

⁵¹¹ Dispositivo que permite regular la velocidad a la que se quiere conducir.

⁵¹² Generalmente se compone de estructura, carrocería, dispositivo de tracción, dispositivo de dirección, suspensión, sistema de frenado, sistema de señalización, etc.

⁵¹³ Básicamente, un piso móvil es un sistema de carga y descarga hidráulico. Permite cargar y descargar la mercancía del tráiler en un intervalo de tiempo (de 8 a 10 minutos). El sistema desplaza la mercancía de manera automática hacia el interior o hacia el exterior de la caja. Mientras, el usuario lo controla y supervisa desde una distancia prudencial.

El sistema está compuesto por 3 grupos de tablas que se desplazan hidráulicamente adelante y atrás. Y estas, a su vez, mueven la mercancía por fricción. El número total de tablas del piso móvil será siempre un múltiplo de 3. Este viene determinado por la carga habitual del vehículo, siendo el sistema de 21 tablas el más estándar entre todos los fabricantes de pisos móviles.

Al descargar la mercancía, todas las tablas se desplazan hacia atrás provocando que, en este primer “golpe”, la parte trasera de la carga salga de la caja. A partir de aquí, las tablas de cada uno de los 3 grupos se retraen en 3 golpes. Durante los mismos, dos tercios del suelo se quedan quietos con la mercancía; al volver todas las tablas hacia atrás, vuelven a desplazar la mercancía.

⁵¹⁴ Remolque de equinos.

⁵¹⁵ Roadster.

⁵¹⁶ Rotativo de señalización.

⁵¹⁷ Scooter o escúter y maxi scooter o mega scooter.

⁵¹⁸ Scooter eléctrico para personas de movilidad reducida.

⁵¹⁹ Sedán.

⁵²⁰ Segway.

Para garantizar que todo lo que está en el interior de la caja se descarga, se monta también un **sistema de pared barredora que se va desplazando con la carga**. La empuja hacia atrás y da el último empujón para descargarla. Deja además el interior de la caja totalmente limpio y listo para ser cargado de nuevo. Así no hay necesidad de que nadie tenga que subir a barrerla una vez descargada.

⁵¹⁴ El peso medio de un caballo de 1.6 m de alzada a la cruz, es de 500 kg. Este tipo de remolques se denominan "Van" y el Van de un solo caballo con unas medidas de ancho de caja hasta 1300 tiene un peso que oscila entre 500 y 600 kg y el Van de dos caballos con unas medidas de ancho de caja hasta 1700 oscila entre 700 y 1100 kg.

⁵¹⁵ Es un tipo de coche deportivo biplaza con tracción trasera, carrocería descapotable y ligera. El término proviene del inglés y se utilizaba para describir a los antiguos deportivos descapotables, que disponían de dos plazas y un banco plegable para otras dos personas.

⁵¹⁶ Son luces giratorias que emiten señales de advertencia rotatoria o destellos y que sirven también para señalar. Pueden ser móviles o instaladas de forma fija. Pueden ser de color amarillo auto o azul. En la actualidad todos los vehículos de los servicios de urgencia llevan los rotativos de color azul. Debe tenerse en cuenta que los rotativos de las señales en los vehículos V-2 y V-16 son parecidos, pero tienen una regulación y finalidad distintas.

⁵¹⁷ El conductor se sienta sin montar a horcajadas sobre parte alguna del motor. Tienen muy protegidas y cubiertas las partes mecánicas: motor, transmisión... Son fáciles de conducir por su cambio automático. Tienen el chasis abierto, sin carenado y carecen de estribera; en su lugar, ambos pies van apoyados en la misma plataforma.

El maxi scooter es un scooter más grande, pesado y con mayor cilindrada y potencia. Mientras que el peso de un scooter hasta 125 cc suele rondar los 150 kg, un maxi scooter puede llegar a los 250 fácilmente. Normalmente se comienza a considerar "maxi scooter" a partir de 350 cc. Los maxi-scooter tienen mayor capacidad de depósito, más espacio bajo el asiento y permiten acoplar maletas y alforjas de mayor tamaño que un scooter normal. Las ruedas tienen un tamaño de 15 o incluso 16 pulgadas, cuando lo habitual para los scooters son 12-14 pulgadas (incluso algunos modelos de la Vespa son de 10").

⁵¹⁸ Los scooters eléctricos para personas con movilidad reducida son material ortoprotésico, y a efectos de circulación tienen la consideración de peatón y se les aplica lo establecido en el art. 49 del TRLTSV y el 121 del RGCir que establecen: "Los peatones están obligados a transitar por la zona peatonal, salvo cuando ésta no exista o no sea practicable; en tal caso, podrán hacerlo por el arcén o, en su defecto, por la calzada, ..."

El art. 121 RGCir también señala que "sin embargo, aun cuando haya zona peatonal, siempre que adopte las debidas precauciones, podrá circular por el arcén o, si éste no existe o no es transitable, por la calzada:

(...) El impedido que transite en silla de ruedas con o sin motor, a velocidad del paso humano."

Para conducir un scooter eléctrico no se precisa ni licencia ni carnet de conducir alguno, ya que no se trata de un vehículo sino de un material ortoprotésico.

Es muy distinto el caso de los vehículos a motor para discapacitados, que sí que precisan los permisos previstos en los artículos 5 y siguientes del Reglamento General de Conductores y que deben ser matriculados.

⁵¹⁹ El DLE lo define como "Automóvil de turismo con cubierta fija". En España se considera sinónimo de berlina, aunque a veces este término se reserva para los sedanes de mayor tamaño.

Es un "tres volúmenes" en el que la tapa del maletero no incluye la luna trasera, por lo que ésta está fija y el maletero está separado de la cabina. El maletero se extiende horizontalmente desde la parte inferior de la luna trasera algunas decenas de centímetros hacia atrás. Cuenta con dos o cuatro puertas.

⁵²⁰ Es un vehículo de transporte ligero giroscópico eléctrico de dos ruedas, con autobalanceo controlado por ordenador. El ordenador y los motores situados en la base mantienen la base del Segway horizontal todo el tiempo. El usuario se debe inclinar hacia la dirección que quiera tomar (delante, atrás, derecha o izquierda). El motor es eléctrico y silencioso, alcanzando, en algunos modelos, hasta 20 km/h.

La DGT en su Instrucción 16/V-124, de 3 de noviembre de 2016 los incluye dentro de los denominados "Vehículos de Movilidad Personal" (VMP). La Instrucción considera que es imposible asimilarlos a la figura del peatón y que tampoco pueden ser catalogados como vehículos de motor, aunque se olvida de aclarar que tampoco pueden ser considerados ciclos. No necesitan permiso o licencia para ser manejados no estando tampoco obligados sus titulares a contratar un

⁵²¹ *Semibici.*

⁵²² *Sidecar.*

⁵²³ *Silla de ruedas.*

seguro de responsabilidad civil, aunque pueden hacerlo. Pueden circular por la calzada, siempre que se trate de vías expresamente autorizadas por la autoridad local. La autoridad municipal, no obstante, podrá habilitar carriles especiales con las prohibiciones y limitaciones que considere necesarias (relativas a masa, velocidad y servicio al que se destinan) para garantizar la seguridad de los usuarios de la vía. Si están destinados a realizar actividades económicas de tipo turístico o de ocio deberán obtener previamente una autorización de la Autoridad Municipal. La Instrucción 2019/S-149 TV108 de la DGT de 03.12.2019, trata de aclarar como deben circular los VMP, pero dada la complejidad del tema, ruego se consulte al final del Tomo II de estos comentarios, un análisis sobre como se puede circular en estos vehículos.

⁵²¹ Ciclo sin rueda delantera que va apoyado con una barra en la tija de la bicicleta, convirtiéndola en una bicicleta tándem y que es utilizado normalmente por niños.

⁵²² Préstamo del inglés “sidecar”, compuesto de side ‘lado’ y car ‘coche’, por adosarse a uno de los lados de la bicicleta o motocicleta. No está definido en la ley ni en sus reglamentos de desarrollo. El Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España, de veintitrés de Julio de 1918 incluye en la lista de vehículos al “side-car” o “cochecillo lateral” y lo mismo hace el Código de la Circulación de 1934. Este último término ya figuraba previamente en el **Convenio Internacional para la circulación de automóviles**, firmado en París en 1926 y ratificado por España el 24 de octubre de 1929.

El Reglamento (UE) 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, (en vigor desde el 01.01.2016) relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos, solo contempla que puedan tener un sidecar las motocicletas.

En el Anexo I de este reglamento, al ocuparse de la categoría L4e, indica que en las motocicletas con sidecar puede haber un máximo de 2 plazas en la motocicleta, es decir, conductor y pasajero y otras dos en el sidecar.

En las motocicletas se adosa por el lado derecho y cuenta con su propia rueda, situada en una posición un poco más adelantada que la rueda trasera de la moto. Por eso se dice que el conjunto va apoyado sobre tres ruedas asimétricas. La motocicleta en sí puede ser una normal y corriente, solo que adaptada para acoger el sidecar. Los sidecars suelen ser un producto añadido posteriormente a la fabricación de la motocicleta y son producidos por compañías independientes de la marca de la motocicleta o de la bicicleta.

El DLE indica que es un “Asiento lateral adosado a una motocicleta y apoyado en una rueda”.

En el Código de la Circulación portugués han conservado el término “carro lateral”.

La Ley de Tráfico Jamaicana “Road Traffic Act” dice que un sidecar adosado a una motocicleta forma parte del vehículo al cual está adosado y no es un remolque, y sería conveniente que la normativa española también indicase que no se trata de un remolque.

La normativa comunitaria no lo considera un vehículo, sino una “unidad técnica independiente”.

⁵²³ Para que los fabricantes de **sillas de ruedas y de scooters eléctricos para personas discapacitadas** puedan comercializar sus productos en el mercado europeo deben cumplir los requisitos de la Directiva Médica Europea MDR 2017/745 / CEE (MDD). En ambos casos son **órtesis**, que según definición de la Organización Internacional de Normalización (ISO), es un apoyo u otro dispositivo externo (aparato) aplicado al cuerpo para modificar los aspectos funcionales o estructurales del sistema neuromusculoesquelético y, por lo tanto, sujetos a requisitos esenciales de protección de la salud y la seguridad del usuario, que recordemos tiene la condición de peatón. Deben contar con marcado CE y en el caso de las sillas de ruedas de propulsión manual, que también pueden contar con un motor auxiliar eléctrico, deben cumplir con la Norma UNE-EN 12183:2014 y pueden llevar a una persona con una masa hasta 250 kg, mientras que los scooters para PMR (personas de movilidad reducida) deben respetar la Norma UNE-EN 12184:2014. Esta última norma indica que pueden alcanzar una velocidad máxima de 15 km/h y transportar una persona con una masa hasta 300 kg.

En otros países han detallado con precisión en que consiste una silla de ruedas. Así en Noruega, la Ley de Tráfico señala que es un dispositivo con tres o más ruedas o cadenas de oruga, concebido especialmente para transportar una persona con problemas de movilidad, con una longitud máxima de 180 cm, una anchura máxima de 80 cm y cuya masa sin carga no puede exceder de 250 kg (incluidas las posibles baterías). Si cuenta con un motor debe venir limitado de fábrica para una velocidad que no exceda de 10 km/hl. Estos dispositivos no tienen la consideración de vehículos de motor (<http://www.vegvesen.no>)

En la ley de Tráfico del Estado de Australia del Sur, una silla de ruedas es una silla montada sobre dos o más ruedas que está construida para transportar una persona que es incapaz de andar o que tiene dificultades para caminar (<https://www.legislation.sa.gov.au/LZ/C/A/Road%20Traffic%20Act%201961.asp>.)

Las sillas de ruedas con un motor eléctrico no están homologadas para llevar un remolque o arrastrar una plataforma.

⁵²⁴ *Speed e-bikes.*

⁵²⁵ *Tacógrafo.*

⁵²⁶ *Transporte público colectivo*

⁵²⁷ *Tautliner.*

⁵²⁸ *Timbre.*

⁵²⁹ *Topadora.*

⁵³⁰ *Trailla o Mototrailla.*

⁵³¹ *Triciclo.*

⁵²⁴ Las Speed e-Bikes pueden tener hasta 4.000 W y una velocidad máxima de hasta 45 km/h. Se venden a veces como si fueran bicicletas, pero al tener más potencia que las bicicletas de pedaleo asistido están obligadas a matricularse como ciclomotores.

⁵²⁵ Un tacógrafo es un dispositivo electrónico que registra la circulación y las interrupciones en un vehículo de transporte terrestre durante su conducción, sea de carga o de pasajeros. Los sucesos que registra un tacógrafo normalmente son: distancia recorrida por el vehículo, velocidad (promedio y máxima), aceleraciones y frenadas bruscas, tiempo de ralentí (periodo durante el cual el vehículo permanece detenido con el motor en marcha), tiempos de descanso e interrupciones entre otros. Estos datos, dependiendo del tacógrafo, pueden ser recopilados por un ordenador y almacenados en una base de datos o imprimirse en forma de gráficos en unos discos de papel para su posterior análisis.

Los nuevos tacógrafos digitales se implantaron el 1 de enero de 2006 de manera obligatoria para todos aquellos vehículos cuyo peso supere los 3.500 kg o que puedan transportar a 9 o más personas, incluido el conductor y tienen una apariencia similar al tacógrafo analógico. El sistema consta de una unidad de vehículo, un sensor de velocidad/distancia y unas tarjetas inteligentes que almacenan la información de conducción y dan acceso a determinadas funciones según el perfil del usuario (conductor, empresa, organismo de control o taller).

El 21 de agosto de 2023 es la fecha obligatoria para que todos los vehículos industriales de nueva matriculación en la UE instalen un tacógrafo inteligente de segunda generación.

El llamado paquete de movilidad ha traído nuevos cambios para el aparato tacógrafo, tales como:

- El posicionamiento automático del vehículo cada vez que se cruce la frontera de un Estado miembro y cada vez que se realicen operaciones de carga o descarga,
- También deberá equipar una interfaz ITS que permita, que los datos registrados o producidos por el tacógrafo o por las tarjetas de tacógrafo sean utilizados por un dispositivo externo.
- Se actualizará mediante software.

⁵²⁶ Conjunto de medios de transporte de personas de titularidad o concesión pública, gestionado por empresas públicas, privadas o mixtas.

⁵²⁷ Semirremolques provistos con laterales de lonas correderas y correas tensoras integradas. Estas lonas se pueden desplazar lateralmente como una cortina, para así facilitar la carga y descarga de mercancías especialmente voluminosas. Pueden tener el techo corredizo.

⁵²⁸ Está término no aparece en la ley ni en el RGCir. Lo encontramos en el art. 22.1 del RGV, pero no viene su definición. Según el DLE es un "Pequeño aparato empleado para llamar o avisar mediante la emisión rápida de sonidos intermitentes".

⁵²⁹ También es conocida como "Bulldozer". Son capaces de remover y empujar la tierra utilizando una cuchilla frontal. Son máquinas que se equipan con poderosos dientes de acero para los terrenos más duros.

⁵³⁰ Son máquinas que se usan para cortar de forma uniforme, terrenos con consistencia suave. Conforme se va avanzando, todo el material cortado va siendo empujado a un recipiente que está en el interior de la trailla. En el momento que se llena, automáticamente se cierra.

⁵³¹ Ni el TRLTSV ni el RGV definen expresamente en sus anexos lo que es un triciclo y tampoco figura este término en sus textos. Al ver la definición de ciclo ya quedó claro que puede tener más de 2 ruedas.

Sería importante que se diferenciases los triciclos sin motor de los de motor.

En el Reglamento UE 168/2013, de 15 de enero, los triciclos son denominados "vehículos de motor de tres ruedas" y están clasificados dentro de la categoría L5e, en concreto los destinados al transporte de pasajeros con la subcategoría L5e-A.

Ese mismo Reglamento en el art. 4, dedicado a la categoría de los vehículos, los divide en dos clases:

- i) vehículo L5e-A (triciclo), vehículo concebido principalmente para el transporte de pasajeros,
- ii) vehículo L5e-B (triciclo comercial), triciclo concebido exclusivamente para el transporte de mercancías.

532 *Trike.*

533 *Triciclo comercial.*

534 *Triciclo reclinable o Cartrike.*

535 *Trolebús (Ver definiciones RGV).*

536 *Trolecamión.*

537 *Turismo.*

Para ser considerado como triciclo de motor, la distancia entre las ruedas que van próximas, el ancho de vía, ha de superar los 460 mm. Si tiene esa media o inferior se califican como "ruedas gemelas" y se consideran como una sola rueda. Además, se les exige pedal de freno e intermitentes separados. Pueden ser conducidos con un permiso B (Definición nº 72 del Reglamento UE 168/2013).

Según la Disposición Transitoria Tercera del TRLTSV "los vehículos de tres ruedas asimilados a las motocicletas" pueden circular a la misma velocidad que las motocicletas de dos ruedas.

El TRLTSV indica que un vehículo de 3 ruedas puede ser un ciclomotor, una motocicleta destinada al transporte de cosas y un vehículo asimilado a motocicletas. Para diferenciar con claridad un triciclo de una motocicleta de tres ruedas, hay que comprobar la clasificación que figura en la tarjeta ITV.

El RGV se refiere, por su parte, a vehículos de 3 ruedas simétricas, a vehículos de tres ruedas simétricas con respecto al plano longitudinal del vehículo, ídem de tres ruedas asimétricas (motocicletas con sidecar) y a veces simplemente a vehículos de 3 ruedas. También cita ciclomotores de 3 ruedas. Señala igualmente que los cuadríciclos tienen la consideración de vehículos de 3 ruedas y que un vehículo de 3 ruedas es un automóvil de 3 ruedas, lo cual no ayuda a clarificar estos conceptos.

El RGCond no define lo que es un triciclo y habla de vehículos de la categoría B, de tipo triciclo o cuadríciclo de motor (B1).

Permite que con el permiso B se puedan conducir triciclos y cuadríciclos sin límite de potencia, sin embargo, sólo exige conocer la técnica de conducción de motocicletas, triciclos y cuadríciclos a los aspirantes a los permisos A1 o A2.

Una de las ventajas que ofrecen los triciclos a los conductores con permiso B, es la homologación del permiso de conducción. Casi todos los triciclos que actualmente se encuentran en el mercado está homologado para su conducción con el permiso B. Sin embargo, empiezan a aparecer motos de 3 ruedas para las que se exige el permiso A por no cumplir con alguna de estas exigencias.

⁵³² Es un vehículo de 3 ruedas asimilable a motocicleta. Inicialmente surgió en versión scooter, pero ya existen versiones deportivas.

⁵³³ Una vez más la realidad se adelanta a la legislación. La respuesta desde la DGT fue la Instrucción 16/V-124 de 3 de noviembre de 2016 sobre Vehículos de movilidad personal (VMT).

El triciclo comercial de pedaleo asistido usado para el transporte de paquetería o correspondencia y también como bicitaxi se está expandiendo en toda Europa y en España se ve especialmente en las localidades costeras del Mediterráneo. Está regulado, por ejemplo, en la Ley 14/2010, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Espectáculos Públicos, Actividades Recreativas y Establecimientos Públicos y en algunas ordenanzas municipales. Si realizan actividades comerciales, además de estar homologados por el Ministerio de Industria, tienen que contar con licencia municipal de actividad, con seguro de responsabilidad civil y el conductor inscrito en el INSS. Se tendría que regular la edad del conductor y la identificación del vehículo. La instrucción de la DGT deja a los ayuntamientos la regulación en materia de seguros de los bicitaxis y de las bicimermercancías.

El Reglamento UE 168/2013, de 15 de enero, considera triciclos comerciales aquellos vehículos clasificados como vehículos comerciales y caracterizados por un habitáculo cerrado para el conductor y los pasajeros, accesible por ambos lados como máximo, y equipados con un máximo de dos plazas, incluido el conductor y destinados exclusivamente al transporte de mercancías con una plataforma de carga abierta o cerrada, prácticamente uniforme y horizontal y que debe cumplir una serie de criterios.

⁵³⁴ Es una variante de la bicicleta reclinable con dos ruedas delanteras.

⁵³⁵ Su definición la encontramos en el RGV y además indirectamente en el TRLTSV al definir a autocar o autobús: "el vehículo conectado a una línea eléctrica y que no circula por raíles".

⁵³⁶ Camión eléctrico que está conectado por pértigas a un tendido eléctrico específico para ellos. Funciona con el mismo sistema que los trolebuses. Se pueden ver circulando en Alemania.

⁵³⁷ El término "turismo" no figuraba en el inicio de la normativa de tráfico y así el Reglamento de 1900 habla de "coches automóviles" y luego en el articulado utiliza el término "automóviles". Aparece en el Código de 1934 pero para referirse a los turistas que utilizan vehículos para desplazarse por nuestro país. Así en el Art. 1 del Anexo 3 encontramos: "La circulación y conducción de automóviles de turismo, pertenecientes a turistas automovilistas..."

⁵³⁸ Turismo deportivo.

⁵³⁹ Turismo superdeportivo.

⁵⁴⁰ Utilitario.

⁵⁴¹ UTV o Side by Side.

⁵⁴² Vagoneta.

⁵⁴³ Vehículo a motor.

⁵⁴⁴ Vehículo caleteado.

El término puede provenir del francés ya que existen en periódicos y revistas españolas de principios del siglo XX anuncios de venta de vehículos a los que denominan "tourismo".

⁵³⁸ Está diseñado para circular a altas velocidades. Dispone de un motor de alta potencia y gran aceleración para conducir por carretera. Su capacidad de frenada es mucho mayor. Suelen tener dos asientos, techo descapotable y carrocería coupé (dos puertas amplias).

⁵³⁹ Un automóvil superdeportivo es un automóvil cuyas prestaciones son altamente superiores a las de los demás automóviles, acercándose o excediendo niveles de competición. Estos suelen utilizar materiales poco convencionales en los automóviles de producción en serie como fibra de carbono, Kevlar y aleaciones de aluminio, magnesio, molibdeno o titanio, para reducir el peso y obtener mejores prestaciones. Por esta misma razón suelen ser mucho más costosos que un deportivo masivo de altas prestaciones. Esto, a su vez, causa que los superdeportivos se produzcan en pequeñas series o bajo pedido, lo cual a su vez aumenta su exclusividad. Muchos de ellos se elaboran en parte de su proceso de fabricación a mano.

⁵⁴⁰ Es un vehículo a motor de poca longitud, de hasta 3,5 m, con motorizaciones pequeñas. Su uso es preferentemente urbano y para pequeños desplazamientos.

⁵⁴¹ Los UTV (Utility Task Vehicle, en inglés), que también se conocen como vehículos o quads Side by Side (lado a lado) son vehículos cuatriciclos de un tamaño algo mayor que un quad y bastante más pesados. A diferencia de otros modelos que tienen manillar como las motos, es más parecido a un coche pequeño o un buggie, y se conduce con volante. Se caracteriza por su versatilidad y funcionalidad. Vienen normalmente con dos asientos lado a lado, el del conductor y el pasajero, aunque pueden ser de más plazas. Como vehículo todo terreno, el UTV tienen tracción en las 4 ruedas y cuenta con un techo o jaula que cubre a los ocupantes.

Los UTV son mayoritariamente vehículos que se mueven con gasolina, como las motos, aunque cada vez se ven más modelos eléctricos e híbridos. Según la potencia que tengan, estos vehículos pueden llevar a 4 o 6 personas, y trasladar más de 200 kilos de peso.

⁵⁴² En México es la camioneta para carga ligera.

⁵⁴³ El Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, establece:

"1. Se entiende por vehículo a motor:

a) Todo vehículo automóvil accionado exclusivamente mediante una fuerza mecánica que circula por el suelo y que no utiliza una vía férrea, con:

i. una velocidad máxima de fabricación superior a 25 km/h, o

ii. un peso neto máximo superior a 25 kg y una velocidad máxima de fabricación superior a 14 km/h.

b) Todo remolque y semirremolque destinado a ser utilizado con uno de los vehículos a que se refiere la letra a), tanto enganchado como no enganchado.

2. No son vehículos a motor:

a) Los ferrocarriles, tranvías y otros vehículos que circulen por vías que les sean propias.

b) Las sillas de ruedas y otros vehículos motorizados específicos de apoyo a la movilidad de personas con movilidad reducida, que son destinados exclusivamente a tales personas. En todo caso, son vehículos a motor aquellos que cumpliendo la definición hayan sido adaptados para su uso por personas con movilidad reducida".

⁵⁴⁴ Caletear es hacerle un doble fondo a un coche para poder transportar cosas escondidas. Cosas que normalmente no son legales, ya sean drogas, dinero negro o incluso armas.

Los dobles fondos no son nada fáciles de realizar, pues es necesario conocer bien cada automóvil y dónde se puede hacer el doble fondo. No es sólo cuestión de abrir una portezuela, sino que además hay que eliminar el material de relleno del coche, ya sean guarnecidos o elementos aislantes para que quepa la máxima cantidad posible de lo que se busque transportar lejos de miradas indiscretas.

⁵⁴⁵ Vehículo comercial.

⁵⁴⁶ Vehículo compartido o Car sharing.

⁵⁴⁷ Vehículo con paradas útiles.

⁵⁴⁸ Vehículo con rampa.

⁵⁴⁹ Vehículo controlado por un peatón.

⁵⁵⁰ Vehículo crossover.

⁵⁵¹ Vehículo de apertura. (Se utiliza en pruebas deportivas o marchas ciclistas).

⁵⁵² Vehículo de apoyo.

⁵⁵³ Vehículo de cierre. (Se utiliza en pruebas deportivas o marchas ciclistas).

⁵⁴⁵ En el Decreto de 22 de julio de 1958 (BOE núm. 223, de 17 de setiembre) se definía el “vehículo comercial” como “el destinado a transporte de viajeros, mercancías u otra carga por cuenta y riesgo del titular del vehículo o de otra persona, mediante retribución o sin ella”.

La Ordenanza municipal de Benidorm lo define como: “Aquel que esté construido o habilitado especialmente para el transporte de mercancías. Se excluyen de esta consideración los vehículos concebidos y contruidos especialmente para el transporte de personas, aun cuando sean susceptibles de transportar artículos u otros efectos de uso privado”.

⁵⁴⁶ El Reglamento General de Vehículos incorpora en su anexo II la definición de Vehículo de Uso Compartido. Es un vehículo que utilizan, a la vez, diversas personas para desplazarse hacia los núcleos urbanos compartiendo los gastos de desplazamiento. Se consigue de esa forma eliminar vehículos de la corriente circulatoria. Es un servicio demandado por los usuarios de los carriles VAO. En inglés se denomina “Car pool” o “Car pooling”. La DGT identifica dentro del registro de vehículos a los vehículos compartidos que tienen que llevar el distintivo V-26 y a los que se otorgan una serie de ventajas. En algunos países tienen descuento en los estacionamientos públicos.

La DGT publicó la Instrucción 20/V-140 sobre “Vehículos destinados al uso compartido (sharing)”. Los requisitos de los vehículos son:

- Estar destinados de manera permanente a la actividad de carsharing.
- Disponer de un sistema de reserva, acceso y devolución telemático, mediante la tarjeta de miembro del servicio y/o del teléfono móvil, o cualquier otro dispositivo o sistema definido o habilitado para tal fin.

También aprobó una nueva señal vertical para indicar una zona donde está autorizado el estacionamiento de vehículos de uso compartido, identificados como tales.

⁵⁴⁷ Normalmente son vehículos de mantenimiento o de señalización circunstancial de las vías y suelen llevar un letrero con esta indicación en la parte posterior para indicar que pueden realizar paradas frecuentes por motivos de trabajo.

⁵⁴⁸ Son vehículos que tienen una rampa posterior y, a menudo, suelen llevar un letrero solicitando que se estacione en línea a más de tres metros para facilitar la carga y descarga de personas o mercancías.

⁵⁴⁹ Sería interesante que se definiera esta circunstancia.

⁵⁵⁰ Es un vehículo basado en un turismo normal que no fue diseñado originalmente para circular por caminos sin asfaltar, pero que ha sido modificado con una suspensión algo más alta y las defensas reforzadas (por nombrar algunas de las características más habituales) para poder, por ejemplo, circular por caminos empedrados con algo más de facilidad que en su versión normal.

⁵⁵¹ En las marchas ciclistas portará un cartel con la inscripción «Atención: marcha ciclista», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo, una bandera roja, un rotativo de señalización de color naranja y las luces de avería y de cruce encendidas (artículo 23 del Anexo II del RGCir).

⁵⁵² Es un vehículo que acompaña a las actividades deportivas que ocupan parcial o totalmente la vía pública y que sirve para señalar el recorrido, prestar asistencia o avituallamiento a los participantes, incluso transportando alguno que no pueda continuar la prueba y para retirar la señalización y los desperdicios de los avituallamientos.

⁵⁵³ En las marchas ciclistas portará un cartel con la inscripción «Fin marcha ciclista», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo, una bandera verde, un rotativo para señalar de color naranja y las luces de avería y de cruce encendidas (artículo 23 del Anexo II del RGCir).

Véase también la Instrucción 18/TV-101 de la DGT sobre “Instrucciones específicas sobre regulación de tráfico para el desarrollo de eventos deportivos en vías y terrenos de uso público”.

⁵⁵⁴ Vehículo de colección.

⁵⁵⁵ Vehículo de cortesía o de sustitución.

⁵⁵⁶ Vehículo de juguete.

⁵⁵⁷ Vehículo de movilidad personal (VMP)

⁵⁵⁸ Vehículo de policía sin distintivos.

⁵⁵⁹ Vehículo de propulsión convencional.

⁵⁶⁰ Vehículo de rallye.

⁵⁵⁴ El Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos, **consideraba** vehículos de colección, los que, por sus características, singularidad, escasez manifiesta u otra circunstancia especial muy sobresaliente, mereciesen acogerse al régimen de los vehículos históricos. **En el Real Decreto 892/2024, de 10 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos** desaparece esta definición y se refiere (art. 3.2) a vehículos incluidos en el Inventario General de Bienes Muebles del Patrimonio Histórico Español, o declarados bienes de interés cultural y los que revistan un interés especial por haber pertenecido a alguna personalidad relevante o intervenido en algún acontecimiento con trascendencia histórica y así resultare acreditado documentalmente.

⁵⁵⁵ Es un servicio que ofrecen, a menudo, los fabricantes de vehículos y las compañías aseguradoras. Su propósito es que el asegurado disponga de un vehículo de sustitución cuando el suyo se encuentre en el taller reparándose. O bien, ofrecer una indemnización para que el asegurado disponga de dinero para que pueda pagar un medio de transporte alternativo (taxi, autobús, tren) mientras le reparan el vehículo. Para que dicha cobertura surta efecto, además de tenerla contratada, se debe dar la circunstancia de que el coche esté en el taller por un siniestro, es decir, por haber tenido un accidente, etc., y no por una avería, por operaciones de mantenimiento, etc.

⁵⁵⁶ La Directiva 2009/48/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de junio de 2009 sobre la seguridad de los juguetes indica en su art. 2 que son juguetes “los productos diseñados o previstos, exclusivamente o no, para ser utilizados con fines de juego por niños menores de catorce años”.

Esta Directiva fue incorporada al ordenamiento jurídico español por el RD 1205/2011, de 26 de agosto, sobre la seguridad en los juguetes. En su art. 1.1) dispone: “Este real decreto establece las normas de seguridad de los juguetes, aplicándose a los productos diseñados o previstos, exclusivamente o no, para ser utilizados con fines de juego por niños menores de catorce años, así como la libre circulación de los mismos”.

Todos los juguetes comercializados en la UE tienen que cumplir con los requisitos expuestos en la Directiva 2009/48/CE, y si obtienen el marcado CE, pueden ser vendidos en cualquier país de la Unión Europea.

En otros países se han molestado en definir estos vehículos. Así en Noruega la Ley de Tráfico señala que un vehículo de juguete es un dispositivo motorizado concebido para ser utilizado por niños y que no está sujeto a la Ley de Tráfico si por construcción no excede de 6 km/h y su masa máxima sin carga no excede de 50 kg.

⁵⁵⁷ Vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h. Sólo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de autoequilibrado. Se excluyen de esta definición los Vehículos sin sistema de autoequilibrado y con sillín, los vehículos concebidos para competición, los vehículos para personas con movilidad reducida y los vehículos con una tensión de trabajo mayor a 100 VCC o 240 VAC, así como aquellos incluidos dentro del ámbito del Reglamento (UE) 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013.

El Código de la Circulación italiano (art. 190.8) los denomina “aceleradores del andar” (acceleratori di andatura) y prohíbe su circulación, aún a bajas velocidades, sobre las calles y en los espacios reservados a los peatones. Incluso está previsto el posible decomiso del aparato y en el apartado 9 del mismo artículo indica que no se pueden utilizar en las zonas peatonales si pueden crearse situaciones de peligro para otros usuarios.

⁵⁵⁸ Son vehículos sin ningún tipo de distintivo, conocidos popularmente como “vehículos camuflados” que se utilizan para investigar infracciones o delitos, pero también para colocar en ellos radares de detección de velocidad.

⁵⁵⁹ Son aquellos que utilizan exclusivamente combustibles para su propulsión.

⁵⁶⁰ No existe una definición, pero el Manual de Reformas en los vehículos indica que es un vehículo para uso exclusivo de pruebas deportivas.

Aunque las normas de tráfico no rigen la conducción en las especiales que inciden en la clasificación de la carrera, los participantes sí están obligados a cumplirlas como cualquier conductor en los enlaces entre las distintas pruebas y en esos períodos pueden, por ejemplo, ser sometidos a pruebas de detección de alcohol y drogas.

⁵⁶¹ Vehículo de recogida de residuos sólidos urbanos.

⁵⁶² Vehículo de servicio de mensajería o de transporte urgente.

⁵⁶³ Vehículo eléctrico.

⁵⁶⁴ Vehículo eléctrico híbrido.

⁵⁶⁵ Vehículo híbrido.

⁵⁶⁶ Vehículo híbrido enchufable (PHEV).

⁵⁶⁷ Vehículo histórico.

⁵⁶⁸ Vehículo largo.

⁵⁶¹ Los vehículos empleados en la recogida de residuos de carga trasera tienen una capacidad que oscila entre los 5 y los 24 m³. En estos vehículos se pueden distinguir dos partes fundamentales: el chasis y la caja compactadora. El chasis se suele adecuar con las características apropiadas al uso al que va destinado: marchas cortas, dimensiones especiales para calles estrechas, radios de giro mínimos, etc.

La caja compactadora es el elemento mecánico que dispone del sistema de trabajo para la recogida de los residuos. Se compone de las siguientes partes: caja de almacenaje, elevador de contenedores, tolva de recepción, conjunto compactador y placa eyectora.

⁵⁶² Servicio de entrega de documentación y paquetería que no suele exceder las 24 horas entre la recogida al remitente y la entrega al destinatario y que está adquiriendo creciente importancia por las ventas en línea.

⁵⁶³ Vehículo impulsado por un motor que funciona con electricidad.

⁵⁶⁴ Vehículo eléctrico híbrido (VEH): vehículo híbrido en el que uno de los convertidores de la energía de propulsión es una máquina eléctrica (Reglamento UE 2018/1832).

Están diseñados para que el motor eléctrico sirva para asistir y liberar de carga de trabajo al motor térmico, reduciendo el esfuerzo que éste tiene que hacer y por lo tanto rebajando las cifras de consumo. También pueden circular en modo 100% eléctrico, aunque en distancias muy cortas. La gran diferencia con los PHEV es que los híbridos eléctricos no se enchufan a la red para recargarse, sino que sólo regeneran sus baterías recuperando energía cinética o bien utilizando al motor térmico como generador.

⁵⁶⁵ Vehículo que combina un motor de combustión interna y uno o varios motores eléctricos (VH). El Reglamento (UE) 2018/1832 lo define como el vehículo equipado con un tren de potencia que contiene por lo menos dos categorías diferentes de convertidores de la energía de propulsión y por lo menos dos categorías diferentes de sistemas de almacenamiento de la energía de propulsión.

⁵⁶⁶ El vehículo híbrido enchufable o PHEV (Plug-In Electric Vehicle) combina un motor térmico diésel o gasolina con un apartado eléctrico con batería independiente y motor (o motores) que le permite circular en modo 100% eléctrico durante una cierta autonomía. Si esta autonomía es superior a 40 km, la DGT les otorga la etiqueta CERO como si fueran un coche 100% eléctrico.

⁵⁶⁷ El Real Decreto 892/2024, de 10 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos, indica en su art. 3 que:

“Podrán ser clasificados como históricos los siguientes vehículos:

1. Los que reúnan todas las condiciones siguientes:

a) Haber sido fabricados o matriculados por primera vez hace **treinta años como mínimo**.

b) Haber dejado de producirse sus tipos específicos.

c) Estar en su estado original, sin haber sido sometidos a ningún cambio fundamental en cuanto a sus características técnicas o componentes principales, como el motor, los frenos, la dirección, la suspensión o la carrocería, con las excepciones que se determinan en el capítulo III de este reglamento, y tener un correcto estado de mantenimiento y conservación.

2. Los vehículos incluidos en el Inventario General de Bienes Muebles del Patrimonio Histórico Español, o declarados bienes de interés cultural y los que revistan un interés especial por haber pertenecido a alguna personalidad relevante o intervenido en algún acontecimiento con trascendencia histórica y así resultare acreditado documentalmente”.

La Directiva 2014/45/UE del Parlamento europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014 relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques exige 30 años de antigüedad para que sea considerado de “interés histórico”.

⁵⁶⁸ Para la aplicación de la señal en los vehículos V-6 del RGV y del RGCir se considera que un vehículo es largo cuando tiene más de 12 metros, pero para la señal V-23, tal como figura en el RGV, le basta con que tenga más de 6 metros para considerarlo largo.

⁵⁶⁹ Velocípedo.

⁵⁷⁰ Vehículo de auxilio en vías públicas.

⁵⁷¹ Vehículo especializado en reparación de averías.

⁵⁷² Vehículo pesado.

⁵⁶⁹ Del latín (pie veloz). El Código de la Circulación de 1934 lo definía como: “Vehículo de dos o más ruedas que, accionado por la persona que lo ocupa, tenga montada o no caja o plataforma para el transporte de cosas”. Leyendo la versión inicial del Código vemos que bicicleta, que no está definida, y velocípedo eran sinónimos. En sus comienzos y durante mucho tiempo las bicicletas fueron conocidas con ese nombre.

⁵⁷⁰ El apartado D del Anexo II RGV, que se ocupa del servicio a que se destinan los vehículos, indica:

“05. Vehículo de auxilio en vías públicas: vehículo destinado primordialmente al rescate y transporte de vehículos accidentados o averiados. Sólo tendrán esta consideración aquellos vehículos cuya capacidad permita que simultáneamente se puedan transportar hasta un máximo de dos vehículos en plataforma, y otro mediante un dispositivo de arrastre, y cuenten con el correspondiente utillaje”.

La Instrucción 16/V-90, de 17 de marzo de 2016, de la Dirección General de Tráfico por la que se establece el procedimiento para la expedición de la Autorizaciones Complementarias de Circulación y demás trámites relativos a las mismas señala que pueden solicitar Autorizaciones Complementarias de Circulación (ACC) los vehículos de emergencia y cita entre ellos a los de “Auxilio en carretera de vehículos averiados o accidentados en la calzada con el fin de retirarlos de la misma”. Las ACC solicitadas y expedidas a estos conjuntos destinados al servicio de emergencias solamente ampararán la circulación de éstos para su traslado al lugar donde se esté produciendo la emergencia y posterior prestación de servicio. En el caso de los vehículos destinados al auxilio en carretera, solamente se podrá solicitar una ACC válida para la realización del servicio de emergencias para aquellos que, según lo establecido en el apartado d) del anexo II del RGV, tengan la clasificación, en sus caracteres segundo y tercero, 05 (auxilio en carretera). Para las otras situaciones, el interesado deberá aportar un escrito emitido por la entidad titular de la competencia para la prestación del servicio de emergencias en el cual se certifique que aquel será el encargado de ello.

Esta misma Instrucción dispone: “En el caso de los vehículos dedicados al auxilio en carretera, siempre que su capacidad lo permita y circulen amparándose en una ACC para la realización de servicios de emergencias según lo establecido en el anexo V de esta Instrucción, podrán transportar simultáneamente hasta un máximo de tres vehículos averiados o accidentados, llevando dos vehículos en plataforma y un tercero mediante dispositivo de arrastre”.

El Anexo IX RGV permite una altura máxima de 4,50 m a los vehículos grúa destinados a la retirada de vehículos accidentados o averiados.

Por su parte el Anexo XI RGV establece que la utilización de la señal V-24 en un vehículo indica que se trata de un vehículo de servicio de auxilio en vías públicas.

El RGCir, en su art. 48 dedicado a la moderación de la velocidad dispone que sólo se debe moderar la velocidad o detenerse cuando se circula fuera de poblado, y no en vías urbanas, al acercarse a vehículos en servicio de auxilio.

El RD 159/2021 por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas añadió otras características específicas a estos vehículos, modificando la placa identificativa que deben llevar y además ahora pueden estar dotados de señal acústica mediante un emisor de este tipo de señal, cuyo tono y sonido será por defecto tritonal discontinuo tipo bip-bip-bip. Y recordemos que este RD indica en su art. 6 que tienen preferencia de paso sobre los demás vehículos y otros usuarios cuando se hallen en servicio de auxilio, que se define en el art. 4 del mismo RD como “1. La operación de auxilio comprenderá el tiempo y las distancias necesarias entre la posición operativa, zona de recogida y destino final definidos en el artículo 2 del presente real decreto. La operación de auxilio comenzará en el punto donde el vehículo de auxilio se encuentre en posición operativa.

⁵⁷¹ Vehículo cuya fabricación, equipo u otras características permanentes le destinan a ser usado primordialmente para recoger vehículos recientemente accidentados o inmovilizados por alguna avería mecánica. Está exento de cumplir el Reglamento (CE) nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (Sentencia del tribunal de Justicia de la UE, de 21 de mayo de 1987, sobre el asunto 79/8).

⁵⁷² Se echa de menos la falta de definición de vehículo pesado, tanto en esta Ley como en el RGV, ya que ese nombre figura en el artículo 86.3 del RGCir y en la señal V-23: distintivo de vehículos de transporte de mercancías (contorno del vehículo). En este último caso la Instrucción de la DGT 11/V-90 de 11.04.2011 considera vehículos pesados a los vehículos de motor de más de 6 m, con al menos 4 ruedas, dedicados al transporte de mercancías, cuya masa máxima sea superior a 7,5 toneladas.

La Orden FOM/273/2016, por la que se aprueba la Norma 3.11C Trazado, de la Instrucción de Carreteras considera vehículo pesado al “Automóvil cuya masa máxima autorizada exceda de tres mil quinientos kilos (> 3 500 kg) destinado al transporte de mercancías o que tiene más de nueve (> 9) plazas incluida la del conductor destinado al transporte de personas, excluyendo los denominados vehículos especiales”.

En el Canje de Cartas constitutivo de Acuerdo entre los Gobiernos del Reino de España y de la República Francesa, complementario del Acuerdo de 25 de abril de 1991 entre ambos países por el que se fijan las condiciones de

⁵⁷³ Vehículo piloto de acompañamiento de transportes especiales.

⁵⁷⁴ Vehículo piloto de apoyo.

⁵⁷⁵ Vehículo policial.

⁵⁷⁶ Vehículo prioritario.

⁵⁷⁷ Vehículo que circula por raíles.

⁵⁷⁸ Vehículo todoterreno.

circulación en el túnel de carretera de Somport, hecho en Málaga el 26 de noviembre de 2002, se indica que **vehículo pesado** es aquel que tiene más de 3,5 toneladas.

La Orden de Fomento 3640/2003 por la que se aprueba la norma 6.1-IC "Secciones de firme" de la Instrucción de Carreteras, define, a efectos de aquella norma, el vehículo pesado:

Vehículo pesado: Los camiones de carga útil superior a 3 t, de más de 4 ruedas y sin remolque; los camiones con uno o varios remolques; los vehículos articulados y los vehículos especiales; y los vehículos dedicados al transporte de personas con más de 9 plazas.

El Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres **sólo considera pesados** a los vehículos automóviles con cuyo peso máximo autorizado sea superior a 6 toneladas y cuya capacidad de carga exceda de 3,5 toneladas (art.47).

Por su parte, el Reglamento (UE) 2018/858 indica que la categoría N, comprende a los vehículos de motor diseñados y fabricados principalmente para el transporte de mercancías y la divide en:

categoría N1: vehículos de motor cuya masa máxima no sea superior a 3,5 toneladas,

categoría N2: vehículos de motor cuya masa máxima sea superior a 3,5 toneladas, pero no supere las 12

categoría N3: vehículos de motor cuya masa máxima sea superior a 12 toneladas.

La Instrucción 17/TV-99 de la DGT, de 13.10.2017, que se ocupa de las placas de señalización de vehículos pesados, indica que los vehículos pesados (categoría N2 con una masa máxima superior a 7,5 toneladas o categoría N3 con una masa máxima superior a 12 toneladas) podrán usar de manera voluntaria la señal de vehículo pesado de acuerdo con las prescripciones generales del Reglamento CEPE/ONU 70. La instrucción cuenta con anexos que muestran ejemplos de estas señales y donde se describen su número, colocación, diseño y dimensiones.

⁵⁷³ Vehículo que acompaña a los transportes especiales cuando así lo exige la normativa. Sirve para señalar el transporte especial y advertir a los demás conductores de su presencia. También sirve para informar al conductor del transporte especial de cualquier incidencia que se pueda producir en la vía.

⁵⁷⁴ Realiza la misma función que el anterior, pero se utiliza en las marchas ciclistas y va señalizado con la señal V-22, que es un cartel con la leyenda "ciclistas". Puede ser de apertura o de cierre.

⁵⁷⁵ Pueden ser todo tipo de vehículos incluidas las bicicletas, utilizados por la policía de tráfico en sus labores de patrulla y para responder a los incidentes o accidentes que puedan producirse. Llevan la señal V-3 (costados rotulados, nombre del cuerpo e imagen corporativa) y la V-1 (rotativo azul) cuando prestan servicio urgente. En su permiso de circulación figuran los caracteres A13 para indicar que es un vehículo de servicio público que presta servicios policiales. La mayoría de ellos son turismos y se les conoce como vehículos patrulla y en la América Hispana como "patrulleros".

⁵⁷⁶ Se utiliza en la disposición adicional primera de esta Ley y por ello debiera definirse. En España tienen la consideración de vehículos prioritarios, siempre que actúen en situaciones de emergencia, los vehículos policiales, de protección civil, los vehículos de bomberos y las ambulancias.

Es interesante tener en cuenta que no sólo se puede requerir el permiso B para conducir un vehículo prioritario de hasta 3.500 kg de MMA, sino que se puede exigir otra titulación. Así para conducir una ambulancia no asistencial se exige un "Certificado de profesionalidad de transporte sanitario" y para conducir una ambulancia asistencial se debe estar en posesión del título de "Técnico en emergencias sanitarias".

En Alemania, el art. 35 del Código de Circulación también exceptúa a las fuerzas armadas cuando actúan en caso de urgente necesidad.

En España la policía militar, naval y aérea junto con la Unidad Militar de Emergencias tienen la consideración de agentes de la autoridad en el ejercicio de sus funciones.

También tienen ese carácter la policía portuaria, los agentes forestales o los agentes de vigilancia aduanera en sus cometidos propios y pueden disponer de vehículos prioritarios.

⁵⁷⁷ Debía definirlo ya que aparece varias veces en el texto y parece indicar que es un vehículo distinto a un tranvía.

⁵⁷⁸ La definición figura en el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos.

⁵⁷⁹ Vehículo-radar.

⁵⁸⁰ Vehículos todo camino.

⁵⁸¹ Velomóvil.

⁵⁸² VMP (vehículos de movilidad personal) o VMU (vehículos de movilidad urbana).

⁵⁸³ Volquete o Dumper

C) DEFINICIONES RELACIONADAS CON LAS VÍAS, LAS INSTALACIONES, EL ENTORNO Y LA SEÑALIZACIÓN

⁵⁸⁴ Accesibilidad.

⁵⁸⁵ Acceso.

⁵⁸⁶ Acceso directo a una carretera.

⁵⁸⁷ Accidente de tráfico.

⁵⁷⁹ Es el término empleado para designar un vehículo que lleve embarcado un radar destinado al control automático de la velocidad de los vehículos que circulan por las vías públicas.

⁵⁸⁰ Es la acepción española de SUV (Sport Utility Vehicle). No es un todoterreno, aunque su apariencia no dista mucho de aquel y comparte también alguna de sus características, como la suspensión algo más alta. Puede circular más fácilmente por un terreno medianamente complicado que un turismo normal o acceder a lugares a los que este último le costaría llegar. Técnicamente se diferencian de los todoterrenos por tener chasis monocasco y por no tener generalmente tracción integral. En caso de disponer de ella, suele tener una distribución distinta de 50-50 (la mayoría de la fuerza se canaliza a las ruedas delanteras) o bien no es permanente, además de que no tienen reductora.

⁵⁸¹ El velomóvil, velomobile o bicicleta coche es un vehículo de tracción humana que incluye una carrocería aerodinámica que favorece su avance y la protección contra las colisiones y los agentes atmosféricos, como la lluvia o la nieve. Es la evolución de las bicicletas con silla y triciclos (tipo bicicleta reclinada), con la adición de una carrocería aerodinámica. La carrocería añade un peso que penaliza la velocidad en las subidas importantes, esta es generalmente rígida, puede ser completa o parcialmente abierta para la cabeza y los pies.

⁵⁸² Véase el comentario sobre "Vehículo de movilidad personal".

⁵⁸³ Camión con carrocería abierta con una plataforma basculante trasera y/o lateral con paredes fijas que suelen ser elevadas. Los volquetes articulados están diseñados para trabajar en diversas industrias de construcción y transporte de roca en la extracción de minerales mediante canteras. La cabina y el cuerpo de un volquete de este tipo tienen un acoplamiento flexible, lo que aumenta la maniobrabilidad y la pasabilidad del camión. Los volquetes rígidos son los vehículos más grandes del mundo. Tienen mayor potencia y maniobrabilidad. Los volquetes rígidos operan en áreas mineras y son capaces de transportar cargas extremadamente pesadas.

⁵⁸⁴ Posibilidad de alcanzar un destino dado en cierto tiempo sin ser impedido por barreras físicas.

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial mexicana de 2022 la define como "Las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con los demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información, y otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares".

⁵⁸⁵ Cualquier entrada a propiedades privadas, comerciales, industriales o residenciales, o a una calle, camino o carretera que conecta con el sistema general de vías.

⁵⁸⁶ Entrada o salida a la misma desde y hacia cualquier vía o tramo que tenga la consideración de carretera.

⁵⁸⁷ Cualquier acontecimiento casual o eventual, tanto de origen mecánico, ambiental, físico o humano, no intencionado, que se produce como consecuencia o con ocasión del tráfico de vehículos, en el que interviene alguna unidad de tráfico y en el que el vehículo o los vehículos quedan, generalmente, de manera anormal dentro o fuera de la calzada, y en el que, además, se produce la muerte o lesiones en las personas o daños en las cosas.

Otra definición más breve es "todo hecho que produzca daños en personas o cosas como consecuencia de la circulación". En caso de accidente sin daños personales conviene recabar los siguientes datos:

- Nombre, dirección, número de teléfono, número de permiso de conducir y detalles del seguro del otro conductor
- Marca, modelo, año, color y número de matrícula del vehículo o vehículos implicados en el accidente.
- Nombres y números de teléfono de cualquier testigo

⁵⁸⁸ *Accidentes de tráfico (costos sociales).*

⁵⁸⁹ *Accidente en cadena.*

⁵⁹⁰ *Adarve.*

⁵⁹¹ *Adelantar / Adelantamiento.*

⁵⁹² *Adoquines.*

⁵⁹³ *Aeropuerto.*

⁵⁹⁴ *Aglomeración.*

⁵⁹⁵ *Alameda.*

-
- *Fotos o videos que muestren la escena del accidente, daños al vehículo, señales de tráfico, marcas de frenado y condiciones de la carretera.*

Registros precisos desde el principio dificultan que las compañías de seguros distorsionen los hechos o traten de disminuir la indemnización.

⁵⁸⁸ *El art. 22 Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado (BOE núm. 61, de 12 de marzo, estableció: “La Dirección General de Tráfico calculará el coste social medio de los accidentes mortales y de los accidentes graves que se produzcan en España. El cálculo de dichos costes se actualizará cada cinco años”.*

En el año 2011 la DGT en colaboración con la Universidad de Murcia, estimó los costes asociados a los accidentes de tráfico con víctimas. Como resultado un fallecido supondría un coste de 1,4 millones de €, incluyéndose dentro de este coste los costes directos e indirectos (gastos médicos, administrativos, ...) y el precio actuarialmente justo asociado a las primas que estaría dispuesta a pagar la sociedad por disminuir el riesgo de morir en un accidente de tráfico, conocido como el valor de una vida estadística. De la misma forma se han calculado los costes asociados a un herido grave, 219.000 € y un herido leve, 6.100 €. Estas valoraciones se han actualizado a 2012 tomando como referencia la variación nominal del Producto Interior Bruto (PIB) per cápita de forma que un fallecido supuso un coste de 1,372 millones de €, un herido grave un coste de 214.679 € y un herido leve 5.980 €.

⁵⁸⁹ *Se trata de un siniestro en el que tres o más vehículos colisionan, de forma sucesiva, por alcance. Es común en momentos de tráfico denso, con escasa visibilidad, especialmente niebla o por una frenada brusca.*

⁵⁹⁰ *El DEL lo define, en una de sus acepciones, como “Calleja o callejón sin salida”.*

⁵⁹¹ *No figura la definición de “adelantar” o “adelantamiento” ni en la Sección VI del TRLTSV, ni en el artículo Capítulo VII del RGCir, que se ocupan, en ambos casos, del adelantamiento, aunque se admite, en general, que es la maniobra que normalmente supone un desplazamiento lateral y que consiste en sobrepasar a otro vehículo en movimiento, de marcha más lenta, que circula delante del que se conduce para acabar situándose delante de él. En consecuencia, pareciera ser condición indispensable para que esta maniobra se realice que ambos vehículos se encuentren en movimiento pero debemos tener en cuenta las excepciones contempladas en el artículo 83 del RGCir donde se señala que no se considera adelantamiento el que los vehículos de un carril circulen más rápido que los de otro cuando la vía está saturada, ni tampoco, cuando los vehículos que circulan por los carriles de aceleración o deceleración lo haga a mayor o menor velocidad que los de los carriles principales y en el artículo 84 sobre los adelantamientos entre ciclistas que circulan en grupo.*

En algunos países americanos se utiliza también el término “sobrepaso”.

⁵⁹² *Su definición la encontramos en el PG-3 de 1976: “Piedras labradas en forma de tronco de pirámide, de base rectangular, para su utilización en pavimentos”. Aunque dañan la suspensión de los vehículos, evacúan bastante bien el agua de la superficie de rodadura.*

⁵⁹³ *Definición contenida en la señal P-12: Un lugar donde frecuentemente vuelan aeronaves a baja altura sobre la vía y que pueden originar ruidos imprevistos.*

⁵⁹⁴ *Término que no aparece en el TRLTSV, pero si en el RGCir, en cuyo artículo 36 se exige a los ciclistas que circulen en hilera cuando existan aglomeraciones de tráfico.*

En lo que respecta a un conjunto de edificaciones, una aglomeración urbana es un espacio formado por la zona urbana perteneciente a una ciudad y por las áreas suburbanas que se encuentran en sus alrededores.

En el Código de la Circulación de 1934 aparecía en el artículo 103 como sinónimo de poblado.

⁵⁹⁵ *El DLE afirma que puede ser un “paseo con álamos” o “un paseo con cualquier clase de árboles”.*

⁵⁹⁶ Alcantarilla.

⁵⁹⁷ Amortiguadores de impacto.

⁵⁹⁸ Andén.

⁵⁹⁹ Ángulo muerto.

⁶⁰⁰ Aparcamiento.

⁵⁹⁶ Es un espacio abierto, cubierto con una rejilla, situado en la parte que corresponde a la calzada de la vía para que corran las aguas lluvia y no obstruyan la circulación de peatones y vehículos

⁵⁹⁷ Son dispositivos que absorben energía, adosables a las barreras de seguridad y a otros objetos rígidos a los costados de las vías, para brindar protección contra los impactos.

⁵⁹⁸ El DLE lo define como la acera de un puente o un corredor o sitio destinado para andar. La instrucción 3.1-IC Trazado de la Instrucción de carreteras de 1964 lo define como “acera elevada”. En las versiones posteriores de esta Instrucción (la última fue aprobada por la Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero), desapareció el término.

Una definición más apropiada es considerarlo el lugar o acera a lo largo del patio del terminal destinado al estacionamiento de unidades de transporte terrestre para recoger o dejar pasajeros.

⁵⁹⁹ Es una zona situada normalmente en los laterales traseros del vehículo que no es posible ver mediante los espejos retrovisores laterales, ni con el espejo interior. Se trata de una “zona oscura” para el conductor que puede provocar una colisión al hacer una maniobra. Es especialmente peligrosa para los ciclistas cuando un camión no los detecta. Por eso en algunas ciudades, fuera de España, se están instalando unos espejos en los semáforos para permitir a los camiones ver lo que sucede en su costado derecho. En Estados Unidos, la Sociedad de Ingenieros del Automóvil propone que se amplíe el campo de visión de los espejos exteriores, abriéndolos para que un vehículo que viene detrás pase de verse en el retrovisor interior a verse inmediatamente en un espejo lateral.

La DGT publicó la Instrucción VEH 21/05, de 27.09.2021 sobre señalización voluntaria de advertencia de peligro de “ángulos muertos” en autocares, vehículos comerciales ligeros, camiones rígidos, tractocamiones y vehículos de transporte de residuos urbanos.

Las señales, que son metálicas y de diferente tamaño según el vehículo, se colocan en lugares diferentes según los distintos tipos de vehículos:

- a) **En los autobuses y autocares (M2 y M3)**, un total de tres señales. Dos señales laterales, una a cada lado del vehículo, situadas entre el primer metro desde la parte delantera del vehículo y como máximo hasta la vertical inmediata después de la primera rueda delantera, y una señal posterior en el lado derecho de la parte trasera. Todas ellas siempre a una altura de entre 0,90 y 1,50 m del suelo.
- b) **En los vehículos comerciales ligeros (N1)**. Se colocarán un total de tres señales. Dos laterales, una a cada lado del vehículo, situadas en el primer metro desde la parte delantera del vehículo, y una señal posterior en el lado derecho de la parte trasera. Todas ellas siempre a una altura de entre 0,90 y 1,50 m del suelo.
- c) **En los camiones rígidos (N2 y N3)**. Se colocarán un total de tres señales por vehículo. Serán dos laterales, una a cada lado del vehículo, situadas en el primer metro desde la parte delantera del vehículo, y una señal posterior en el lado derecho de la parte trasera. Todas ellas siempre a una altura de entre 0,90 y 1,50 m del suelo.
- d) **En los tractocamiones con remolque**. En la tractora: dos señales en el primer metro desde la parte delantera, una en cada lado, a una altura de entre 0,90 y 1,50 m del suelo, más una señal en la parte trasera derecha de la cabina. En el remolque: tres señales, dos en el primer metro a partir del plato de enganche, una a cada lado, más una en el lado derecho de la parte trasera, a una altura de entre 0,90 y 1,50 m del suelo.
- e) **En los vehículos de transporte de residuos**. Se colocarán un total de cuatro señales por vehículo. Serán dos laterales, una a cada lado del vehículo, situadas en el primer metro desde la parte delantera del vehículo, y dos en la parte trasera, una a cada lado. Todas ellas siempre a una altura de entre 0,90 y 1,50 m del suelo.

Existen casos exceptuados de colocar las señales identificativas: es el caso de los vehículos portacontenedores, portacoques, tractores para semirremolques, vehículos cisterna, vehículos con plataforma y plataformas rodantes en los que es técnicamente imposible colocar las señales. Los criterios de colocación de las señales laterales no serán exigibles a los remolques y semirremolques para los que existe una imposibilidad técnica. Estos vehículos llevarán las marcas laterales en una posición compatible con sus características técnicas. En todo caso, los vehículos de motor, remolques y semirremolques para los que se demuestre una imposibilidad estructural, estarán exentos de colocar señales laterales o traseras.

⁶⁰⁰ Se define en el Decreto de 22.07.1958 (BOE núm. 223, de 17 de setiembre) como: “Estacionamiento en una zona destinada especialmente por la autoridad competente”. El DLE indica que en algunos países americanos se utiliza el término “parqueadero”.

⁶⁰¹ *Aparcamiento seguro.*

⁶⁰² *Área de descanso.*

⁶⁰³ *Área de estacionamiento.*

⁶⁰⁴ *Áreas de prioridad residencial (APR).*

⁶⁰⁵ *Área de servicio.*

⁶⁰⁶ *Área metropolitana.*

⁶⁰⁷ *Arteria.*

⁶⁰⁸ *Atropello.*

⁶⁰¹ La Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de carreteras, los define, en su art. 26.6 como: "aquellas zonas dotadas de instalaciones destinadas a facilitar el estacionamiento temporal de vehículos, fundamentalmente destinados al transporte, en condiciones de seguridad, ubicados en la proximidad de carreteras o sus zonas de influencia". El Ministerio de Fomento tiene una aplicación para acceder a la Plataforma Nacional de Aparcamiento Seguro y Protegido.

⁶⁰² La Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de carreteras establece en su artículo 6 que el Ministerio de Fomento tendrá el deber de facilitar información actualizada de las áreas de descanso en la Red de Carreteras del Estado. En la misma ley, el artículo 26.5 define área de descanso como: "los espacios contiguos a las carreteras destinados al estacionamiento temporal de vehículos, provistas, en su caso, de lo necesario para facilitar el descanso de los usuarios de las carreteras fuera de las zonas destinadas a la circulación".

El 29 de junio de 2011 se inauguró la primera área de descanso canina por parte del RACE y de la empresa Royal Canin, en colaboración con el área de servicio TUDANCA. Se encuentra en el km 152 de la A-1 (Burgos), en la localidad burgalesa de Aranda de Duero. Cuenta con una zona exclusiva para perros delimitada con una valla para que puedan correr, refrescarse, jugar y descansar antes de emprender de nuevo el viaje. También tiene fuentes, bancos y arenero (siendo este último denominado "pipi-can" en el folleto de la DGT dedicado al perro y la seguridad vial).

⁶⁰³ Superficie destinada exclusivamente al estacionamiento de vehículos. En Sudamérica se llama "playa de estacionamiento".

⁶⁰⁴ Las **Áreas de Prioridad Residencial (APR)**, se han ido creando en algunas ciudades como por ejemplo en Madrid y permiten reducir la alta densidad circulatoria, ordenar la carga y descarga, aumentar las plazas de estacionamiento para residentes, así como disminuir los niveles de contaminación acústica y atmosférica.

Pueden **acceder libremente** a estas Áreas, **los residentes, los transportes públicos, y los de servicios y emergencias; las motocicletas** tienen horario restringido y **los vehículos que realicen operaciones de carga y descarga**, también tienen limitación de días y horas.

Se controla el acceso de forma automática capturando con cámaras las matrículas de los vehículos, que se cotejan con la base de datos de los vehículos de los residentes y autorizados, y solo en caso de detectarse algún vehículo no autorizado, se tramitaría el correspondiente expediente sancionador.

Los conductores con vehículos no autorizados que tengan necesidad de acceder a la zona restringida para prestar servicio a un residente, podrán acceder a estas zonas restringidas solicitando una autorización puntual en la Oficina de Atención al Ciudadano instalada en cada APR.

⁶⁰⁵ La Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de carreteras, las define, en su art. 26.2 como: "las zonas colindantes con las carreteras, diseñadas expresamente para albergar instalaciones y servicios destinados a la cobertura de las necesidades de la circulación, pudiendo incluir estaciones de suministro de carburantes, hoteles, restaurantes, talleres de reparación y otros servicios análogos destinados a facilitar la seguridad y comodidad de los usuarios de la carretera".

⁶⁰⁶ El Instituto Geográfico Nacional la define como el: "Espacio urbanizado que integra una ciudad central y su periferia circundante, pudiendo incorporar otros municipios contiguos".

"Es una zona urbana que engloba una ciudad central que da nombre al área y un conjunto de poblaciones satélites que pueden funcionar como ciudades dormitorio, industriales, comerciales y servicios" (Norma 3.1 IC Trazado).

⁶⁰⁷ El DLE da una definición que parece desfasada: "Calle de una población, a la cual afluyen muchas otras".

⁶⁰⁸ Cuando un vehículo arrolla a un peatón o a un animal. En las autoescuelas debiera enseñarse que las luces de larga distancia ciegan a los animales salvajes y pueden hacer que se queden paralizados. Al cambiar a las luces cortas aumenta la probabilidad de que el animal abandone la calzada. También se les debiera enseñar que muchas veces los animales salvajes como es el caso del jabalí, suelen caminar o correr en grupos. A diferencia de las colisiones por alcance entre vehículos en los que la inmensa mayoría de las veces la culpa es de quien colisiona por detrás, en el caso de los peatones muchas veces son ellos los culpables del accidente.

⁶⁰⁹ *Avenida.*

⁶¹⁰ *Bache.*

⁶¹¹ *Badén.*

⁶¹² *Balasto o balastro.*

⁶¹³ *Balizamiento.*

⁶¹⁴ *Banda.*

⁶¹⁵ *Barrera o semibarrera en puente móvil.*

⁶¹⁶ *Barrera de seguridad.*

⁶¹⁷ *Barrera New Jersey.*

⁶¹⁸ *Barrera punzante.*

Así, por ejemplo, la Audiencia Provincial de Les Illes Balears, en Sentencia 235/2023, de 12 de mayo, consideró que la causa única del accidente fue la negligencia del peatón por la irrupción sorpresiva para el conductor, en el momento en que este pasaba con su vehículo.

⁶⁰⁹ Calle ancha, normalmente bordeada de árboles.

⁶¹⁰ Sorprende que esta palabra no aparezca en el TRLTSV y en el RGCir cuando es una palabra muy usada y definida en el DLE como “Hoyo o desigualdad en el pavimento de calles, carreteras o caminos” aunque este diccionario la considera sinónimo de “badén” al que define como “Depresión en la superficie de un camino o de una carretera”. Este término figuraba en el Real Decreto-Ley de 9.02.1926 que creó el Circuito Nacional de Firms Especiales.

⁶¹¹ Además de figurar en el texto de la ley, la definición de este término ya aparece en el Código de la Circulación de 1934 como: “obra que da paso a las aguas intermitentes, sirviendo de cauce la calzada”. En el Decreto de 22.07.1958, varía ligeramente la redacción y dice “obra que da paso a las aguas intermitentes por encima de la calzada”.

⁶¹² Capa de grava o de piedra machacada, que se tiende sobre la explanación de las carreteras para colocar encima el pavimento.

⁶¹³ Se entiende por balizamiento la utilización de determinados elementos fácilmente perceptibles por el conductor, con objeto de destacar la presencia de los límites de las obras y de las ordenaciones de la circulación a que den lugar. (Norma 8.3-IC “Señalización de obras” de la Instrucción de carreteras)

⁶¹⁴ En el Decreto de 22.07.1958, modificando algunos artículos del Código de la Circulación (BOE núm. 223, de 17 de setiembre) figura: “**Vía o banda**, como término aislado, significa cada una de las subdivisiones de la calzada que tenga anchura suficiente para permitir la circulación de una hilera de vehículos”.

⁶¹⁵ Estos términos aparecen en el art. 95.2) RGCir y se trata de una barra que impide el paso de vehículos de manera temporal. Si abarca todo el espacio de cruce se llama barrera y si sólo lo hace parcialmente se llama semibarrera.

⁶¹⁶ Sistema de contención de vehículos empleado en las márgenes de las carreteras (Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1-C Trazado, de la Instrucción de Carreteras).

Existe la norma UNE 135900:2017 sobre “Evaluación del comportamiento de los sistemas para protección de motociclistas en las barreras de seguridad y pretiles”

Véase la Orden Circular 35/2014 sobre criterios de aplicación de Sistemas de Contención de Vehículos.

⁶¹⁷ Una barrera New Jersey es una barrera modular de seguridad de hormigón o de plástico (éstas se rellenan muchas veces con agua o arena), que se emplea para separar carriles de tráfico, para desviarlo y para delimitar provisionalmente zonas en obras protegiendo a los peatones y trabajadores. Tiene como principales ventajas una elevada resistencia al choque y la ocupación de un espacio muy pequeño.

Estas barreras se instalaron por primera vez en la década de 1950 en la región de Nueva Jersey en los Estados Unidos para dividir múltiples vías de una autopista y de ahí proviene su nombre. Se incorporaron en España a partir del año 2001 para separar flujos de tráfico en autovías y autopistas.

Cuando se realizan obras en una carretera y con el fin de evitar accidentes, especialmente, de circulación, el contratista debe elaborar un plan de seguridad y salud.

⁶¹⁸ Debiera contemplarse, al menos, en el RGCir. Es un dispositivo utilizado por las fuerzas de seguridad que consistente en unas barreras extensibles de pinchos de metal, utilizado para la detención de vehículos a cualquier velocidad. Los pinchos son huecos y se clavan en el neumático del vehículo al pasar éste por encima de la barrera, facilitando su deshinchado. La estructura basculante de la base hace que los pinchos se inclinen en dirección a la rueda a medida que el coche pasa sobre ellos, asegurando el ángulo perfecto para la máxima penetración del pincho

⁶¹⁹ Barrio.

⁶²⁰ Batidero.

⁶²¹ Bicicletario.

⁶²² Bifurcación.

⁶²³ Bionda o Guardarail.

⁶²⁴ Bocacalle.

⁶²⁵ Bolardo.

dentro de la rueda. Esta característica permite que el dispositivo sea efectivo en ambas direcciones. Una vez el pincho se clava en el neumático, las ruedas se deshinchán progresivamente, reduciendo la velocidad del vehículo que terminará deteniéndose.

⁶¹⁹ El Instituto Geográfico Nacional lo define como la “División de una ciudad o pueblo con identidad propia. En las ciudades se delimitan con criterios administrativos. También se conoce como barrio a un área residencial de la ciudad que tiene características afines”.

⁶²⁰ El DLE dice que es un “Terreno desigual que por los hoyos, piedras o rodadas hace molesto y difícil el movimiento de los carruajes”.

⁶²¹ Es un estacionamiento para bicicletas. Normalmente son aros de metal apoyados en una base alargada y entre cada dos aros se estaciona una bicicleta.

⁶²² La aplicación ARENA establece que es una separación de flujos de tráfico.

⁶²³ Son las barreras metálicas de doble onda (de ahí «bionda»). Su diseño, compuesto por una cinta de acero galvanizado sujeta por postes verticales, data de hace décadas y fue concebido principalmente para redirigir la trayectoria de automóviles y vehículos pesados tras un impacto.

La barrera está formada por dos elementos principales: la valla metálica horizontal y los postes verticales de anclaje, comúnmente con perfil en «H» o «I». Este diseño, eficaz para un coche que impacta con una superficie amplia, se puede convertir en una guillotina para un motorista ya que cuando sufre una caída, su cuerpo se desliza por el asfalto. Si su trayectoria se encuentra con un guardarraíl, las consecuencias pueden ser catastróficas. El espacio inferior entre la bionda y el suelo permite que el cuerpo del motorista se cuele por debajo, pero los postes verticales pueden actuar como cuchillas. El impacto contra estos soportes a alta velocidad puede ocasionar amputaciones de miembros, lesiones medulares, traumatismos internos severos y, en algunos casos, el fallecimiento.

Los postes verticales se están forrando con material blando para que tengan una forma circular y también se están colocando sistemas de protección de motoristas regulados en España por la norma UNE 135900. Estos sistemas consisten en la instalación de una segunda valla, lisa y continua, en la parte inferior del guardarraíl tradicional.

⁶²⁴ Según el DLE es la entrada o embocadura de una calle y también se denomina así a la calle secundaria que afluye a otra.

⁶²⁵ El DLE define bolardo como el poste de hierro colado u otra materia hincado en el suelo y destinado a impedir el paso o aparcamiento de vehículos. La legislación, no obstante, es mucho más concreta. Así, el Real Decreto 173/2010 que modifica el Código Técnico de la Edificación (CTE) y el art. 29 de la Orden TMA/851/2021, establecen que tienen que cumplir las siguientes especificaciones:

“Los bolardos instalados en las zonas de uso peatonal se ubicarán de forma alineada, tendrán una altura situada entre 0,75 y 1,00 m, un ancho o diámetro mínimo de 10 cm y un diseño redondeado y sin aristas. Su color contrastará con el pavimento en toda la pieza o, como mínimo, en su tramo superior, asegurando su visibilidad en horas nocturnas”. Los bolardos no se pueden emplear para acceder o salir de las zonas peatonales. Lo que sí se pueden instalar son balizas cilíndricas (semejantes en su forma a los bolardos, aunque con más diámetro) que se rigen por dos apartados del art.144.2 RGCir:

a) “Dispositivo de barrera: prohíben el paso a la parte de la vía que delimitan”. Es decir, hacen la función de bloquear o permitir el paso a vehículos autorizados. Entre ellos están las pilona o postes hidráulicos retráctiles (escamoteables) que permiten gestionar el flujo del paso de vehículos y controlar su acceso en determinados entornos.

b.7º). “Dispositivo de guía: refuerzan cualquier medida de seguridad, y no puede franquearse la línea, imaginaria o no, que las une”. Eso implica que a ambos lados habrá otras que, en unión con la retráctil, harán las funciones de línea imaginaria **no** rebasable) a excepción de los vecinos que cuenten con el correspondiente mando a distancia. Recordemos que además debe añadirse la luz roja fija que pasa amarilla intermitente (cuando la baliza cilíndrica retráctil baja permitiendo el paso).

El municipio puede mediante Ordenanza Municipal permitir la circulación de ciertos vehículos en zonas peatonales, sin que pierdan esa condición.

⁶²⁶ *Bordillo.*

⁶²⁷ *Bulevar.*

⁶²⁸ *Cabina de peaje.*

⁶²⁹ *Calzada sin salida.*

⁶³⁰ *Calle.*

⁶³¹ *Calle residencial.*

⁶³² *Calle sin pavimentar.*

⁶³³ *Calle urbanizada sin aceras.*

⁶³⁴ *Calleja.*

⁶³⁵ *Callejón*

⁶³⁶ *Callejuela.*

⁶³⁷ *Cambio de rasante.*

⁶²⁶ Encintado de una acera o arcén. (IAP11). El bordillo, cordón o sardinel es el lugar de unión entre la acera transitable por peatones y la calzada transitable por vehículos. Suele implicar un pequeño escalón de unos cinco o diez centímetros entre ambas superficies. Esto evita que tanto el agua como los vehículos invadan la acera.

⁶²⁷ El DLE lo define como: "1. Calle generalmente ancha y con árboles. 2. Paseo central arbolado de una avenida o calle ancha". En otros países lo definen como una franja de tierra arbolada entre la calzada y la acera, como una franja de tierra arbolada que separa sentidos de circulación o calle tratada paisajísticamente con jardines.

⁶²⁸ Es una estructura pequeña en algunas autopistas que se utiliza para cobrar tarifas por circular por ellas. En Hispanoamérica se utilizan los términos "garita o casilla de peaje".

⁶²⁹ Los vehículos sólo pueden salir por el lugar de entrada. El art. 159 RGCir dedicado a las señales de indicaciones generales, dispone que las señales S-15 a, b, c y d, de preseñalización de calzada sin salida, indican que, de la calzada que figura en la señal con un recuadro rojo, los vehículos sólo pueden salir por el lugar de entrada.

⁶³⁰ Si comparamos esta definición con la definición 65 "Carretera", vemos que sería una "Vía pública pavimentada situada dentro de poblado"

Según el DEL es la vía pública, habitualmente asfaltada o empedrada, entre edificios o solares.

⁶³¹ Calles de circulación especialmente acondicionadas que están destinadas en primer lugar a los peatones y en las que se aplican las normas especiales de circulación siguientes: la velocidad máxima de los vehículos está fijada en 20 kilómetros por hora y los conductores deben conceder prioridad a los peatones.

Los vehículos no pueden estacionarse más que en los lugares designados por señales o por marcas.

Los peatones no deben estorbar inútilmente a los conductores de vehículos y pueden utilizar toda la zona de circulación. Los juegos y los deportes están autorizados en ella.

Son las zonas de mayor protección peatonal y en ellas encontramos las señales S-28 y S-29.

⁶³² En los cascos urbanos no debieran existir calles sin pavimentar. El art. 26.1.a) de la Ley 7/1985 reguladora de las Bases de Régimen Local (LBRL), indica que todos los Ayuntamientos están obligados a pavimentar las vías públicas. Si alguno no lo hace nos encontramos en presencia de una inactividad material de la Administración (aquella que se produce cuando existe una obligación de que ésta lleve a cabo una prestación y no lo hace). Se podría incluso demandar a la Administración municipal ante la jurisdicción contencioso-administrativa acogiéndose a lo establecido en el art. 29.1 de la Ley 29/1998 de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, que regula el recurso contencioso-administrativo contra la inactividad material de la Administración Pública.

⁶³³ Convendría que se aclarase lo que significa ya que este término figura en numerosas ordenanzas municipales.

⁶³⁴ Según el DEL es una calle estrecha.

⁶³⁵ Según el DEL es un paso estrecho y largo entre paredes, casas o elevaciones del terreno.

⁶³⁶ Diminutivo de "calleja". No siempre tiene sentido despectivo y se puede encontrar el término "una callejuela pintoresca".

⁶³⁷ El Código de la Circulación de 1934 lo calificaba como: "El lugar en que se encuentran dos tramos de distinta inclinación", mientras que el Decreto de 22.07.1958 sustituía la palabra "inclinación" por "pendiente".

⁶³⁸ Camino.

⁶³⁹ Camino agrícola.

⁶⁴⁰ Camino forestal.

⁶⁴¹ Camino de herradura.

⁶⁴² Camino de ronda.

⁶⁴³ Camino de sirga.

⁶⁴⁴ Camino escolar protegido o seguro.

⁶⁴⁵ Camino privado.

La Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras, lo define como: "Línea de una vía considerada en su inclinación o paralelismo respecto del plano horizontal".

La Orden FOM/534/2014, de 20 de marzo, por la que se aprueba la norma 8.1-IC señalización vertical de la Instrucción de Carreteras, indica en su apartado 7.7) el significado de los números que figuran en las señales P-16a (bajada con fuerte pendiente) y P-16b (subida con fuerte pendiente). En el caso de la señal P-16a se colocará un cartel complementario con la longitud afectada.

⁶³⁸ El Código Civil, no define camino, a pesar de otorgarle una atención considerable.

El art. 2.6) de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras define a los "caminos" como aquellas vías que no tienen la consideración de carreteras:

a) Los caminos de servicio, entendiéndose por tales las vías construidas para facilitar el acceso a las propiedades colindantes o, en general, como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas de los titulares de dichas propiedades.

b) las vías forestales, de montaña y las vías pecuarias clasificadas como tales por su legislación específica.

c) los viales y caminos de competencia estatal que forman parte del Viario Anexo a la Red de Carreteras del Estado.

En el Diccionario de la Lengua Española se pueden encontrar diferentes acepciones de "camino", destacando las dos primeras:

- Tierra hollada por donde se transita habitualmente.

- Vía que se construye para transitar.

⁶³⁹ Vía de servicio destinada fundamentalmente para acceso a fincas rústicas, y cuyo tráfico predominante es de tractores y maquinaria agrícola. (Reglamento General de Carreteras 1994). Debemos tener en cuenta que actualmente la velocidad en todas las vías sin pavimentar donde rija el TRLTSV no se puede circular a más de 30 km/h, tal como indica el art. 48.1.f) RGCir y eso afecta a las bicicletas de montaña, a los quads y a las motos de montaña, de trial y de enduro.

⁶⁴⁰ Se encuentra en los bosques y montes y sirve para transitar a través de estos terrenos.

⁶⁴¹ Según el DLE es el camino que es tan estrecho que solo pueden transitar por él caballerías, pero no carros.

⁶⁴² Según el DEL es el camino exterior e inmediato a la muralla de una plaza o contiguo al borde de ella.

⁶⁴³ La denominación «camino de sirga», proviene de las cuerdas conocidas como sirgas, con las que se remolcaban los barcos desde la orilla, contra la corriente, por lo cual se necesitaba un espacio a lo largo de la orilla para efectuar esa tarea. Actualmente no se utilizan las sirgas o cuerdas pues existen remolcadores.

Estos caminos figuran en el artículo 553 del Código Civil de España, como servidumbre de uso público para interés de la flotación, navegación, pesca y salvamento.

⁶⁴⁴ Recorrido en el que los escolares utilizan una ruta segura contando con la colaboración de vecinos y comerciantes que supervisan su desplazamiento hasta el centro escolar. En algunos países de habla hispana se les llama "senderos escolares".

Figuran en el art. 110.3 de la Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo, de Educación.

⁶⁴⁵ Es aquel que pertenece a un sujeto privado. Este sujeto podrá ser una persona física o una persona jurídica, pero siempre tendrá carácter privado. Los caminos privados, por lo general, se regirán por lo establecido en el Código civil y en otras normas de derecho privado, ya que serán objeto de derechos de propiedad de personas privadas. Es importante decir que sobre los caminos privados podrán recaer derechos reales, como la servidumbre de paso, que se regula en los arts. 564 a 570 del Código Civil.

⁶⁴⁶ Camino Real.

⁶⁴⁷ Camino rural.

⁶⁴⁸ Camino vecinal.

⁶⁴⁹ Cañada.

⁶⁵⁰ Carrera.

⁶⁵¹ Carretera.

⁶⁵² Carretera 2+1.

⁶⁵³ Carretera 2+2.

⁶⁵⁴ Carretera de circunvalación.

⁶⁵⁵ Carretera de montaña.

⁶⁴⁶ Según el DLE es el camino construido a expensas del Estado, más ancho que los otros, capaz para carruajes y que ponía en comunicación entre sí poblaciones de cierta importancia.

Esos caminos también se encuentran mucho en América. Hoy se han superpuesto sobre estos antiguos caminos numerosas autopistas y autovías.

⁶⁴⁷ Son aquellos caminos de titularidad y competencia municipal que comunican con los pueblos limítrofes, con pequeños asentamientos urbanos o con fincas y campos, y que sirven para propósitos agrícolas y ganaderos.

⁶⁴⁸ El artículo 1.1 del Reglamento de 23 de julio de 1911 para la Ejecución Provisional de la Ley de los Caminos Vecinales en general, de 29 de junio de 1911, define lo que es un camino vecinal, algo que la propia Ley de 1911 no había hecho:

“1. Son caminos de servicio público a los efectos de la Ley: los que enlacen un pueblo con otro, con una estación de ferrocarril, con un puerto, cala o embarcadero, con un mercado o establecimiento de servicio o utilidad pública, o con una carretera construida o camino vecinal en buen estado de conservación por los cuales se pueda ir a cualquiera de esos puntos; los que enlacen dos de éstos; los que dentro de un municipio enlacen las cabezas del mismo con los suburbios en caso de que estén separados por parte no edificada en más de dos kilómetros, o los que así sean declarados de Real orden, oídos el Consejo de Obras Públicas y el de Estado.”

⁶⁴⁹ Vía Pecuaria. Según el art.570 CC y el art. 4 de la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, su anchura no puede exceder de 75 m.

⁶⁵⁰ El DEL la define como “Camino real o carretero” y también como “Calle que fue antes camino” y pone como ejemplo “la carrera de San Jerónimo”, una vía urbana de Madrid y encontramos otro muy popular en Granada, “la carrera del Darro”. En Colombia y Venezuela se le denomina carrera a las vías urbanas que van de sur a norte y cruzan las calles.

⁶⁵¹ La definición núm. 65 del Anexo I del TRLTSV la califica como “Vía pública pavimentada situada fuera de poblado, salvo los tramos en travesía”.

Podemos decir que es una vía pública pavimentada que está especialmente destinada para que por ella transiten los vehículos y también como el espacio que existe entre las aristas exteriores de la explanación; en esta explanación es donde se halla la plataforma -zona allanada del terreno- y dentro de esta última está la calzada, los arcenes las bermas y si existen también las medianas.

⁶⁵² En España se están empezando a designar con este nombre a las vías con un carril para cada sentido más otro central que se utiliza alternativamente para facilitar el adelantamiento. Se procura que la separación de cada sentido se haga con barreras. Es decir, durante un tramo hay dos carriles en un sentido y en el siguiente los dos carriles están situados en el sentido contrario.

En los países anglosajones indica una carretera con dos carriles en un sentido y uno en otro.

⁶⁵³ Ídem para carreteras con dos carriles en ambos sentidos. Ambos términos son una forma cómoda de referirse a este tipo de carreteras.

⁶⁵⁴ La que rodea total o parcialmente una población, enlazando las que afluyen a ella. (Reglamento General de Carreteras 1994).

⁶⁵⁵ Carretera que discurre por terrenos accidentados o muy accidentados (Norma 3.1-IC, Trazado, de la Instrucción de Carreteras -2016).

⁶⁵⁶ Carretera militar.

⁶⁵⁷ Carretera multicarril.

⁶⁵⁸ Carretera nacional.

⁶⁵⁹ Carretera no pavimentada.

⁶⁶⁰ Carretera o autopista electrificada.

⁶⁶¹ Carretera pavimentada.

⁶⁶² Carretera principal.

⁶⁶³ Carril adicional.

⁶⁵⁶ En España no está definida, pero, por ejemplo, el Código de la Circulación italiano la define como “aquella destinada en exclusiva al tráfico militar”.

⁶⁵⁷ La Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de carreteras, las define como: “las que, sin ser autopistas o autovías, tienen al menos dos carriles destinados a la circulación para cada sentido, con separación o delimitación de los mismos, pudiendo tener accesos o cruces de nivel.

En el cómputo de carriles de estas carreteras no se tendrán en cuenta los carriles adicionales, los de espera, los de trenzado, ni los de cambio de velocidad”.

⁶⁵⁸ Las Carreteras Nacionales en España son las vías de titularidad estatal, generalmente de calzada única, gestionadas por el Ministerio de Fomento y que forman, junto con las Autovías y Autopistas del Estado, la denominada Red de Carreteras del Estado.

La nomenclatura de las mismas lleva el texto: N-??? (excepto para las Carreteras Radiales principales), y se encuentra normalizada de acuerdo a la siguiente regla establecida en el cuarto Plan General de Carreteras de 1939-41 (llamado Plan Peña por haber sido diseñado bajo el mandato del ingeniero y ministro Alfonso Peña Boeuf):

- La primera cifra corresponde al sector entre Carreteras Radiales donde nacen. En el sentido de las agujas del reloj, esa cifra es la de la carretera radial. Por ejemplo, las que tienen un 2, nacen entre la N-2 y la N-3, correspondientes a las actuales A-2 y la A-3.
- La segunda cifra indica la distancia en línea recta desde Madrid hasta el lugar en el que se encuentre el origen de la carretera, en kilómetros y dividida entre 100: de 0 a 99 km = 0, de 100 a 199 km = 1, etc.
- La tercera el número de orden, teniendo en cuenta que, si es par, es una nacional transversal, es decir, no tiene dirección hacia Madrid, y si es impar, es radial (dirección Madrid).

Además, el orden de kilometraje es siempre decreciente hacia Madrid para las radiales, y decreciente en sentido horario para las transversales.

Este plan ha ido perdiendo parte de su vigencia debido a las numerosas transferencias de vías a las autonomías.

⁶⁵⁹ Carretera cuya superficie de rodadura está conformada por gravas o afirmado, suelos estabilizados o terreno natural. El art. 48.1.f) RGCir, modificado por el RD 1514/2018, de 28 de diciembre, señala que la velocidad máxima en una vía no pavimentada es de 30 km/h. Es difícil que los conductores de bicicletas de montaña, de motos trial y enduro respeten ese límite en muchos tramos de esas vías.

⁶⁶⁰ En algunos países se están instalando trolleys en algunas autopistas por las que circulan camiones con pértigas enganchadas a un tendido eléctrico. La primera carretera de este tipo fue inaugurada en 2016 en el centro de Suecia, cerca de la ciudad de Gävle.

⁶⁶¹ Carretera que cuenta con varias capas apiladas en su superficie para protegerla. Esas capas pueden ser de hormigón, asfalto, adoquines, etc. Ver definición 65 del Anexo I del TRLTSV.

⁶⁶² Su definición figura en el RD 345/2011, modificado por el RD 61/2022, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado: “Autovía situada fuera de las zonas urbanas que conecta grandes ciudades o regiones”, aunque su art. 1 considera a las autopistas carreteras principales: “(...) las autopistas y otras carreteras principales (...)”. Sorprende que siga sin figurar en las definiciones del Anexo I TRLTSV

⁶⁶³ Este término está definido en el Glosario de la Orden Circular 32/2012 Guía de nudos viarios, donde indica que es un “Carril que se añade a los carriles básicos en algunos tramos de la carretera para cumplir determinadas funciones”. También se encuentra en el art. 42 del RGCir, que establece “En las calzadas con doble sentido de la circulación y arcenes, cuando la anchura de la plataforma lo permita, la autoridad encargada de la regulación del tráfico podrá habilitar un carril adicional de circulación en uno de los sentidos de la marcha, mediante la utilización de elementos provisionales de señalización y balizamiento, que modifiquen la zona de rodadura de los vehículos en el centro de la calzada.

⁶⁶⁴ Carril adicional para circulación lenta.

⁶⁶⁵ Carril bici o vía ciclista adosada a la calzada.

⁶⁶⁶ Carril bus.

⁶⁶⁷ Carril central de espera.

⁶⁶⁸ Carril compartido.

⁶⁶⁹ Carril de aceleración o incorporación.

⁶⁷⁰ Carriles de cambio de velocidad.

⁶⁷¹ Carril de deceleración o salida.

⁶⁷² Carril de trenzado.

La habilitación de este carril adicional circunstancial de circulación supone, mediante la utilización de ambos arcenes, disponer de dos carriles en un sentido de circulación y de uno en el otro. En cualquier caso, esta circunstancia estará "debidamente señalizada".

⁶⁶⁴ Carril adicional en rampa y pendiente. Se permite la disposición por la derecha (carriles para circulación lenta), excepcionalmente, cuando se justifique suficientemente (Norma 3.1-IC, Trazado, de la Instrucción de Carreteras- 2016)

⁶⁶⁵ El art. 160 del RGCir establece el contenido de la señal de carriles S-64: "Indica que el carril sobre el que está situada la señal de vía ciclista solo puede ser utilizado por ciclos. Las flechas indicarán el número de carriles de la calzada, así como su sentido de circulación".

⁶⁶⁶ Con estos carriles se pretende mejorar la fluidez de la circulación favoreciendo el transporte público.

El TRLTSV no menciona el término y su definición la encontramos en la señal S-51: Carril reservado para autobuses, del artículo 160 del RGCir. Indica la prohibición a los conductores de los vehículos que no sean de transporte colectivo de circular por el carril indicado. La mención taxi autoriza también a los taxis la utilización de este carril. En los tramos en que la marca blanca longitudinal esté constituida, en el lado exterior de este carril, por una línea discontinua, se permite su utilización general exclusivamente para realizar alguna maniobra que no sea la de parar, estacionar, cambiar el sentido de la marcha o adelantar, dejando siempre preferencia a los autobuses y, en su caso, a los taxis. No estaría permitida la circulación de autobuses de autoescuela cuando realizaran funciones de enseñanza o se estuviesen examinando, pero sí cuando transportaran alumnos de la autoescuela, por ejemplo, al centro de exámenes. También debiera aclararse que una ordenanza municipal puede permitir que se añadan otros vehículos tales como los VTC o los coches de caballos.

⁶⁶⁷ La Ley 37/2015, de 30 de septiembre, de Carreteras, incorpora la definición de "Carril central de espera": "El carril destinado, en una intersección con giro a la izquierda, a la detención del vehículo a la espera de oportunidad para realizar esta maniobra sin obstaculizar el tráfico".

⁶⁶⁸ Este término no existe en el TRLTSV y es el carril que puede ser utilizado por más de un usuario vial: bus/taxi, bus/taxi/ciclos, peatones/ciclos, etc.

⁶⁶⁹ Este término se encuentra en el art. 72.4 del RGCir: "Cuando un vehículo pretenda incorporarse a la calzada deberá cerciorarse, al principio del carril de incorporación, de que puede hacerlo sin peligro para los demás usuarios que transiten por dicha calzada, teniendo en cuenta la posición, trayectoria y velocidad de éstos, e incluso deteniéndose, en caso necesario. A continuación, acelerará hasta alcanzar la velocidad adecuada al final del carril de aceleración para incorporarse a la circulación de la calzada".

⁶⁷⁰ Son aquellos destinados a facilitar la incorporación o abandono de una determinada vía por parte de los vehículos, denominándose de aceleración y de deceleración respectivamente.

⁶⁷¹ Debe penetrarse en él, si existe, lo antes posible cuando se desee abandonar una autopista, autovía o cualquier otra vía (art. 77 del RGCir).

⁶⁷² La Ley 37/2015, de 30 de septiembre, de Carreteras, incorpora la definición de "carril de trenzado" en su Anexo I, como "aquel que está constituido por la unión de un carril de aceleración y uno de deceleración consecutivo".

Coincide con lo dispuesto en la definición contenida en el glosario del Anexo 0 de la Orden Circular 32/2012 Guía de nudos viarios y en el apartado 8.6 de la Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras, sobre el trazado de las vías y sus características.

La Norma señala que la longitud efectiva de un carril de trenzado es aquella en la que están autorizadas las maniobras de trenzado y que coincide con la longitud de la marca vial discontinua. Para que pueda ser considerado y señalado como tal, la longitud máxima no será, salvo justificación en contrario mayor de 1.500 m.

En el supuesto que dos vehículos acaben circulando en paralelo, uno en el carril contiguo normal y otro en el de trenzado, el que abandone el carril es el que está obligado a cumplir con lo dispuesto en el art. 74 RGCir: "2. Toda maniobra de

⁶⁷³ Carril en sentido contrario al habitual.

⁶⁷⁴ Carril estrecho.

⁶⁷⁵ Carril reservado.

⁶⁷⁶ Carril reversible.

⁶⁷⁷ Carril segregado.

⁶⁷⁸ Carril VAO (para vehículos con alta ocupación).

desplazamiento lateral que implique cambio de carril deberá llevarse a efecto respetando la prioridad del que circule por el carril que se pretende ocupar". Y también con lo establecido en el art. 77 RGCir: "Para abandonar una autopista, autovía o cualquier otra vía, los conductores deberán circular con suficiente antelación por el carril más próximo a la salida y penetrar lo antes posible en el carril de deceleración, si existe".

Por ello el conductor que desee utilizar, para abandonar una vía, un carril de trenzado por el que circula otro vehículo debe respetar la preferencia que le asiste al vehículo que se mantiene circulando por aquél, dado que el primero, al abandonar el carril contiguo normal, es el único que varía su trayectoria y debiera introducirse lo antes posible para evitar acabar circulando en paralelo.

Lo normal es que en vez de acelerar (el art. 83.3 RGCir no lo considera un adelantamiento) es que reduzca su velocidad respecto al que se mantiene circulando en el carril de trenzado sin intención de abandonarlo.

El problema surge cuando al principio del carril de trenzado existe una señal de ceda el paso. El art. 151.2 RGCir indica que la señal R-1 de Ceda el Paso impone la obligación para todo conductor de **ceder el paso en la próxima intersección** a los vehículos que circulen por la vía a la que se aproxime o al carril al que pretende incorporarse.

Aquí nos encontramos con que el vehículo que circula por el carril de trenzado, sin salir de él, no se ve afectado por esa señal porque:

a) No existe una intersección a la que se esté aproximando, ya que no existen dos vías que se cruzan al mismo nivel.

b) No pretende incorporarse a ningún carril, ya que nunca abandona el que está utilizando.

Es decir, el vehículo que circula por el carril de trenzado, sin abandonarlo, no tiene que respetar la señal de ceda el paso, porque no le afecta y el vehículo que desea introducirse en el carril de trenzado, si se ve afectado por el artículo 74.2 RGCir. Además, esa señal de "ceda el paso" nunca debe colocarse ya que la Norma 3.1-IC, ni en su apartado 8.6, ni en el apartado 9 que desarrolla el 8.6, ni en las figuras que se muestran para explicar cómo debe señalizarse (figuras 8.19, 9.1b, 9.5b, 9.12 b y c) aparece la señal de "ceda el paso".

No parece por ello que tampoco se de aplicación la obligación impuesta por el art. 132 RGCir al conductor que circula por el carril de trenzado: "2. Salvo circunstancias especiales que lo justifiquen, los usuarios deben obedecer las prescripciones indicadas por las señales, aun cuando parezcan estar en contradicción con las normas de comportamiento en la circulación". Sin embargo, atendiendo al significado literal de la señal de "ceda el paso", "aunque parezca estar en contradicción" el conductor del carril de trenzado debe respetarla y todo lo dispuesto en la Norma 3.1C o en el resto de los artículos del RGCir dejan de tener valor.

⁶⁷³ Este término se encuentra en los art. 41 y 144 del RGCir. Son carriles, debidamente señalizados, en los que la autoridad encargada de la regulación del tráfico puede habilitar la circulación en sentido contrario al habitual, por razones de fluidez, cuando las calzadas disponen de más de un carril de circulación en cada sentido de marcha

⁶⁷⁴ El art. 167.b del RGCir dice que es el que tiene menos de 3 m de anchura.

⁶⁷⁵ La definición la encontramos en el artículo 170.c) del RGCir donde señala que una inscripción en un carril o zona reservada indica que ese carril o zona de la vía están reservados, temporal o permanentemente, para la circulación, parada o estacionamiento de determinados vehículos tales como autobuses, taxis y ciclos.

⁶⁷⁶ Este término se encuentra en el art. 40 del RGCir, donde señala que "En las calzadas con doble sentido de la circulación, cuando las marcas dobles discontinuas delimiten un carril por ambos lados, indican que éste es reversible, es decir, que en él la circulación puede estar regulada en uno o en otro sentido mediante semáforos de carril u otros medios. Los conductores que circulen por dicho carril deberán llevar encendida, al menos, la luz de corto alcance o de cruce en sus vehículos tanto de día como de noche".

⁶⁷⁷ Un carril segregado es aquel que se ubica dentro de la calzada, pero separado físicamente del resto del tráfico.

⁶⁷⁸ Figuran en el art. 35.2) RGCir:

"Se entenderá por vehículos con alta ocupación aquellos automóviles destinados exclusivamente al transporte de personas, cuya masa máxima autorizada no exceda de 3.500 kilogramos, que estén ocupados por el número de personas que para cada tramo de la red viaria se fije de acuerdo con lo dispuesto en el párrafo d) de este apartado. La utilización de los carriles para vehículos con alta ocupación (VAO) se atenderá a lo siguiente:

a) La utilización del carril habilitado para VAO queda limitada a motocicletas, turismos y vehículos mixtos adaptables, y está prohibida, por tanto, al resto de los vehículos y conjuntos de vehículos, incluidos los turismos con remolque, así como a peatones, ciclos, ciclomotores, vehículos de tracción animal y animales.

⁶⁷⁹ Casco antiguo o histórico.

⁶⁸⁰ Casco urbano.

⁶⁸¹ Casco urbano consolidado.

Los carriles para VAO podrán ser utilizados por los vehículos autorizados de acuerdo con el párrafo anterior, aun cuando sólo lo ocupe su conductor, si el vehículo ostenta la señal V-15, y por autobuses con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos y autobuses articulados, con independencia de su número de ocupantes, en las mismas condiciones de circulación establecidas para los VAO, de forma simultánea si así se indica en la relación de tramos a que se refiere el párrafo d).

b) La habilitación o reserva de uno o varios carriles para la circulación de VAO podrá ser permanente o temporal, con horario fijo o en función del estado de la circulación, según lo establezca el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, quien, en circunstancias no habituales y por razones de seguridad vial o fluidez de la circulación, podrá permitir, recomendar u ordenar a otros vehículos la utilización del carril reservado para aquellos, todo ello sin perjuicio de las competencias de los organismos titulares de las carreteras y, en su caso, de las sociedades concesionarias de aquéllas.

c) Los vehículos de policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento y asistencia sanitaria en servicio de urgencia, así como los equipos de mantenimiento de las instalaciones y de la infraestructura de la vía, podrán utilizar los carriles reservados.

d) El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, previo informe vinculante del organismo titular de la carretera, determinará los tramos de la red viaria en los que funcionarán carriles reservados para VAO, fijará las condiciones de utilización y publicará, en la forma prevista en el artículo 39.4, la relación de tramos de la red viaria en los que se habiliten dichos carriles”.

También lo puede utilizar los vehículos:

- Vehículos eléctricos con la etiqueta Cero Emisiones y ECO
- Por último, pueden circular por estos carriles, aunque sólo los ocupe el conductor, los taxis que cuenten con modulo luminoso exterior y licencia de autotaxi en vigor y los vehículos destinados al uso compartido (carsharing). Estos últimos deberán ir identificados por el adhesivo que a tal efecto se ha configurado, colocado preferentemente en el ángulo superior izquierdo del parabrisas.
- En algunos casos se permiten vehículos de gasolina con distintivo medioambiental C, siempre que sea gasolina Euro 6.
- Los carriles bus-VAO se localizan en:
- Madrid: calzada central de la carretera A-6, km 6 al 20. Horario de lunes a viernes: de 6h a 11:30h en dirección Madrid y de 13:30h a 22h en dirección Las Rozas (viernes acceso libre sentido salida). Los fines de semana se permite el acceso libre en determinadas horas y sentidos.
- Granada: carriles izquierdos en ambos sentidos de la carretera GR-3211.
- Ripollet-Barcelona: dos carriles en la C-58 entre Ripollet y la avenida Meridiana. Horario de uso: de lunes a viernes de 6:30 a 13h en sentido entrada a Barcelona y de 16h a 22h en sentido de salida. Los fines de semana o festivos se abrirán en función de las necesidades.

Véase también la Orden de 10 de mayo de 1995 sobre utilización de carriles para vehículos con alta ocupación.

El 29 de junio de 2022 la señora Brandy Bottone conducía por un “HOV lane” (carril VAO) en Texas y fue multada por viajar sola. Ella informó al policía que estaba embarazada y que el Código Penal de Texas establece que un feto pasa a ser una persona a los 30 días del embarazo y ella al estar en la 34 semana, tenía derecho a viajar por ese tipo de carriles. La oficina del ayudante del fiscal de Dallas desestimó la acusación.

⁶⁷⁹ Es el núcleo histórico y monumental de las ciudades anteriores a los ensanches del siglo XIX y principios del XX. Otra definición la proporciona el Instituto Geográfico Nacional: “Zona más antigua de la ciudad en la que se encuentran las primeras construcciones y espacios públicos, relacionados con el origen de la localidad y las zonas en las que creció hasta la etapa del desarrollo industrial. Los cascos históricos, también llamados ciudades históricas, tienen un elevado valor histórico, artístico, cultural, social, identitario y turístico, por lo que están protegidos mediante leyes y normativas que aseguran su conservación”.

⁶⁸⁰ El centro de la ciudad en una terminología más bien física o geográfica, pero no urbanística. (Alejandro J. Criado Sánchez).

El DLE lo define como: conjunto de edificaciones de una ciudad, hasta donde termina su agrupación.

La Ley del Suelo de 1956 lo definió en su art. 12.4 (ver también 12.2) como “los sectores urbanizados a medida que la construcción ocupe dos terceras partes de la edificable en cada polígono”. Aunque fue derogada sus preceptos se integraron en la Ley 1346/1976 sobre Régimen de Suelo y Ordenación Urbana,

En algunos países iberoamericanos se denomina también “ejido urbano” aunque el DEL considera “ejido” al campo común de un pueblo, lindante con él, que no se labra, y donde suelen reunirse los ganados o establecerse las eras.

⁶⁸¹ Constituido por el núcleo de edificaciones agrupadas en forma normal, produciendo una trama claramente consolidada (Diputación de Salamanca. Texto refundido de la revisión de las normas subsidiarias y complementarias de ámbito provincial de Salamanca)

⁶⁸² Choque o colisión.

⁶⁸³ Ciclocalle.

⁶⁸⁴ Ciclocarril.

⁶⁸⁵ Ciclorruta.

⁶⁸⁶ Ciclopista.

⁶⁸⁷ Ciclovía.

⁶⁸⁸ Cinemómetro.

⁶⁸⁹ Circulación.

⁶⁸² Es el impacto que sufre un vehículo contra elementos fijos de la vía, tales como farolas, árboles y otros objetos que forman parte de la infraestructura de la vía, o que, sin formar parte de ésta, se encuentran en la trayectoria del vehículo (troncos, rocas, etc.), o bien el impacto de un vehículo en movimiento contra otro que se encuentre estacionado. Aunque ahora se prefiere el término “colisión” se utilizaba con naturalidad, por ejemplo, en el Código de Circulación de 1934 (art. 59).

⁶⁸³ Es una calle estrecha para uso ciclista con un sólo sentido y un solo carril.

⁶⁸⁴ Se han empezado a instalar en varias ciudades y debía estar contemplado en el RGCir. Un ciclocarril es un carril de la calzada en el que específicamente coexisten las bicicletas con otros automóviles. Se reconoce por las señales verticales y las marcas viales que se pintan en el mismo con un límite de velocidad de 30 km/h (aunque ninguna norma estatal lo establece), una bicicleta (debería ser la marca vial de vía ciclista que figura en el Anexo I, apartado 6.4 del RGCir) y dos chevrões o galones de ángulo abierto, denominados en inglés sharrow (de share, compartir, y arrows, flechas). Es el carril más a la derecha de los disponibles en la calle, excepto el carril bus-taxi.

Si la calzada constase de un solo ciclocarril, sería considerada una ciclovía, tal como se puede ver en el Manual sobre límites de velocidad urbanos editado conjuntamente por la DGT y la FEMP.

El apartado 7.34 “Distancia mínima entre vehículos”, de la Norma 8.1-IC, indica “En tramos que por sus particulares circunstancias presenten un mayor riesgo de accidentes por alcance, se implantará la marca vial denominada galón tal y como especifica la nota de servicio 1/2011 sobre señalización de tramos con riesgo de colisión por alcance. Esta marca vial se acompañará con un cartel informativo (figura 256) cuyas características y disposición se recoge en la citada nota de servicio.” Esa figura 256 sólo incluye turismos y camiones y debiera contemplarse la posibilidad de que incluyese el panel complementario S-880 con la silueta de una bicicleta. Si no se hace tal vez sea porque no existe ninguna señal o marca vial de bicicleta que permita el uso compartido de la vía, tramo o carril, con otros vehículos. Sólo la ausencia de cualquier señal o marca vial relativa a su uso exclusivo por ciclos permite ese uso compartido.

⁶⁸⁵ Es el nombre que reciben en Iberoamérica las vías ciclistas.

⁶⁸⁶ Es el nombre que recibe en Iberoamérica la senda ciclable.

⁶⁸⁷ Son términos usados en Iberoamérica, según el DLE, para designar un “carril-bici” aunque alguno de ellos ya figura en la normativa de ciudades como Valladolid. Ciclovía se refiere a las vías urbanas, ciclorruta a las interurbanas y ciclopista a las vías no asfaltadas.

Convendría definirlo en España porque este término, por ejemplo, figura en el Manual de aplicación de los nuevos límites de velocidad en vías urbanas, que se aplican a partir del 11.05.2021 y que fue editado por la DGT y la FEMP. En ese Manual, aunque no la define, muestra que se trata de una calzada de un sólo carril compartido por ciclos y demás vehículos.

⁶⁸⁸ El cinemómetro es un tipo de radar que emplea ondas de radio o láser para realizar la medición de la velocidad de un objeto en movimiento y en tiempo real. Normalmente, se utiliza en los vehículos de tráfico para el control y supervisión del cumplimiento de los límites de velocidad en carretera o zonas urbanas.

⁶⁸⁹ No está definido este término en el TRLTSV ni en sus Reglamentos. Es un concepto amplio que podemos deducir del Prontuario de Jurisprudencia Constitucional (pág. 416 y ss. de la Edición de 2021) sobre la competencia exclusiva del Estado en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor que figura en el art.149.1.21ª CE, en el Apdo II, subapartados a) + b):

“(…) Las **actividades públicas relativas a la ordenación** del desplazamiento o **circulación por las vías públicas de vehículos, peatones y animales** (que en el fundamento jurídico 2 de la STC 203/1992, de 26 de noviembre, se califican como “núcleo fundamental” de esta materia), así como aquellas otras **“actividades conexas”** que, por razones de finalidad con las primeras, tienden a **garantizar de forma directa e inmediata la “seguridad vial activa y pasiva”** (…).”

⁶⁹⁰ Ciudad.

⁶⁹¹ Ciudad dormitorio.

⁶⁹² Cochera.

⁶⁹³ Cojín berlinés.

⁶⁹⁴ Comarca.

⁶⁹⁵ Comunidad Autónoma.

⁶⁹⁶ Concesionario de autopistas.

⁶⁹⁷ Conexión a una carretera.

⁶⁹⁸ Congestión.

⁶⁹⁹ Contaminación.

⁶⁹⁰ El Instituto Geográfico Nacional considera ciudades a todos aquellos núcleos de población que tengan más de 10.000 habitantes censados. Según el glosario del organismo, una ciudad se define como: «Asentamiento urbano de edificaciones continuas, con alta densidad de población, donde se desarrollan actividades económicas vinculadas al sector servicios o a la industria y funciones representativas relacionadas con la administración pública, los negocios y el ocio».

⁶⁹¹ Según el Instituto Geográfico Nacional es un «Núcleo urbano ubicado en las proximidades de una ciudad central, en el que buena parte de su población trabaja en otra ciudad, generando importantes movimientos pendulares».

⁶⁹² Es un término que no está definido pero que sin embargo figura en el art. 1.2.c) del RGCir. En algunos países americanos es el equivalente a una plaza de garaje. El DLE dice que es “un sitio donde se encierran los coches y autobuses”.

⁶⁹³ Es un reductor de velocidad 100% de caucho reciclado, antideslizante, amortiguador y reductor del ruido, diseñado para elevar una parte de la calzada. El cojín es un obstáculo especialmente indicado para turismos ya que el eje de las ruedas de estos les obliga a pasar por la parte elevada.

⁶⁹⁴ Según el Instituto Geográfico Nacional es la “Agrupación de municipios con similares características de tipo natural (clima, vegetación, suelos, etc.) y humano (historia, cultura, etc.), y que mantienen una estrecha relación entre ellos, lo que, en muchas ocasiones, genera un fuerte sentimiento de pertenencia a ella entre sus habitantes. En algunos lugares se les ha dotado de personalidad jurídica y administrativa intermedia entre el municipio y la provincia”.

⁶⁹⁵ Según el Instituto Geográfico Nacional es la “Entidad territorial reconocida en la Constitución Española constituida por una o más provincias limítrofes con características históricas, culturales y económicas comunes. Tienen autonomía legislativa para las materias recogidas en su Estatuto de Autonomía (competencias), así como una cámara de representantes y un gobierno autonómico”.

⁶⁹⁶ Se encargan de la construcción, conservación y explotación en régimen de concesión de las autopistas en España. Estas sociedades concesionarias están constituidas o participadas por una sola empresa matriz o por varias empresas de actividades vinculadas a infraestructuras de transporte. El periodo y las condiciones de explotación de las concesiones, vienen determinadas por la administración central o autonómica de la que dependa cada autopista. La gran mayoría de las autopistas en España pertenecen a la Red de Carreteras del Estado, y solo unas pocas dependen de alguna comunidad autónoma.

⁶⁹⁷ La Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras la define como “Entrada o salida a la misma desde y hacia cualquier vía o tramo **que tenga** la consideración de carretera”.

⁶⁹⁸ La congestión se produce cuando el número de vehículos en una vía supera la capacidad total que puede soportar la misma. Es decir, se produce cuando el tráfico se detiene o ralentiza notablemente por la presencia excesiva de vehículos en la corriente circulatoria. Es lo que se conoce popularmente como “atasco”. A veces estas congestiones se conocen como “cuellos de botella”. Estas situaciones están provocadas por obras, pero, a veces, también por la proximidad de entradas y salidas de una vía que hace que el flujo de vehículos funcione “a tirones”.

También tenemos que tener en cuenta el **efecto acordeón**, pues en una retención, tras una detención o un frenazo, la circulación se reanuda con más retraso cuanto más atrás se esté en la fila. Y es que desde el primero, cada coche tarda un segundo más en arrancar respecto al que le precede y así hasta el último de la cola.

⁶⁹⁹ El Diccionario del Español Jurídico nos brinda un posible significado “introducción directa o indirecta, mediante la actividad humana, de sustancias, vibraciones, calor o ruido; en la atmósfera, el agua o suelo que puedan tener efectos

⁷⁰⁰ *Conurbación.*

⁷⁰¹ *Convergencia.*

⁷⁰² *Cordel.*

⁷⁰³ *Corredera.*

⁷⁰⁴ *Corredor de emergencia.*

⁷⁰⁵ *Costanilla.*

⁷⁰⁶ *Cruce.*

⁷⁰⁷ *Cruce inteligente.*

⁷⁰⁸ *Cruz de San Andrés.*

⁷⁰⁹ *Cuesta.*

⁷¹⁰ *Cuneta.*

perjudiciales para la salud humana o la calidad del medio ambiente, o que pueden causar daños a los bienes materiales o deteriorar o perjudicar el disfrute u otras utilizaciones legítimas del medioambiente”.

⁷⁰⁰ *Según el Instituto Geográfico Nacional es el “conjunto de ciudades independientes que crecen espacialmente y se unen formando un continuo urbano mediante la unión física de sus periferias”.*

⁷⁰¹ *La aplicación ARENA indica que es la unión de flujos de tráfico.*

⁷⁰² *Es una vía pecuaria. Según el art. 570 del CC y el art. 4 de la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, su anchura no excederá de 37.5 m.*

⁷⁰³ *El DEL indica que es “Calle que fue antes corredera de caballos”. En Madrid existen, por ejemplo, en el callejero las Correderas Alta y Baja de San Pablo.*

⁷⁰⁴ *En algunos países europeos, como es el caso de Alemania, Austria, Chequia, en caso de emergencia por accidente, los conductores desplazan sus vehículos, utilizando también el arcén, a los laterales para dejar un corredor libre por el que pueden circular los vehículos de emergencia. Esta forma de actuar figura en el Código de Circulación de esos países.*

En España el comportamiento en esos casos está descrito en el art. 69 RGCir, que señala: “Tan pronto perciban las señales especiales que anuncien la proximidad de un vehículo prioritario, los demás conductores adoptarán las medidas adecuadas, según las circunstancias del momento y lugar, para facilitarles el paso, apartándose normalmente a su derecha o deteniéndose si fuera preciso”.

Por ello es muy importante no utilizar cascos de música, ya que podría no escucharse la aproximación de un vehículo de emergencia.

En caso de no respetar lo dispuesto en este artículo el conductor sería denunciado por la falta grave contemplada en el art. 76c) TRLTSV.

⁷⁰⁵ *Según el DLE, en algunas poblaciones, es una calle corta de mayor declive que las cercanas. Por ejemplo, la Costanilla de los Ángeles, en Madrid.*

⁷⁰⁶ *Es una intersección o encuentro de vías. El Código de la Circulación lo consideraba un “sitio donde se encuentran dos caminos: si uno de ellos nace o termina en el sitio, se denomina bifurcación”.*

El Decreto de 22.07.1958 (BOE núm. 223, de 17 de setiembre) lo definía como: “El punto de encuentro de dos o más vías públicas”.

⁷⁰⁷ *La Instrucción 20/tv-110, de 28.02.2020, lo define como: “un conjunto de equipamientos sincronizados, dispuestos en los ramales y tronco de una intersección, que permiten detectar la presencia de un vehículo que se aproxima a la misma desde la vía secundaria, alertando de ello en la vía principal mediante señalización dinámica. Tiene como vocación maximizar la credibilidad de la señalización mediante un sistema adaptativo y circunstancial”.*

⁷⁰⁸ *Es un término que no figura en la normativa española de tráfico. Es una cruz en forma de aspa que señala el límite de la zona del cruce ferroviario, dentro de la cual rige la prioridad de paso del ferrocarril.*

⁷⁰⁹ *Término que se usa solo o se antepone a muchas vías, incluidas las urbanas, así, por ejemplo, la Cuesta del Rosario en Sevilla o la Cuesta de la Ciudad en Toledo.*

⁷¹⁰ *Zanja longitudinal abierta en el terreno a cada lado de la plataforma con el fin de recibir y canalizar aguas de lluvia.*

⁷¹¹ *Curva de visibilidad reducida.*

⁷¹² *Curva.*

⁷¹³ *Datos del movimiento de los vehículos.*

⁷¹⁴ *Deslumbramiento*

⁷¹⁵ *Desplazamiento.*

⁷¹⁶ *Dientes de león o de dragón.*

⁷¹⁷ *Diputación.*

⁷¹⁸ *Dirección.*

⁷¹⁹ *Dispositivo salvacunetas.*

⁷²⁰ *Dispositivo situado en la vía, de funcionamiento automático.*

⁷¹¹ En normas no vigentes tales como el Código de la Circulación de 1934 y el Decreto de 22.07.1958 encontramos la explicación de este término: "Aquella que no permite ver el ancho total de la calzada en una longitud mínima de doscientos metros".

La Orden 8.1-IC sobre señalización vertical se ocupa en su apartado 8 de la señalización y balizamiento en curvas. En el caso de que tengan visibilidad reducida se señalizarán con paneles compuestos con franjas de material retrorreflectante blanco sobre fondo de color azul y se colocaran 1, 2 0 3 en función de la visibilidad existente.

⁷¹² El Código de la Circulación de 1934 la calificaba como el "Trozo en el cual una vía urbana o interurbana cambia de dirección y el Decreto de 22.07.1958 la definía como: "Tramo de la vía pública en que ésta cambia de dirección".

⁷¹³ En inglés se conoce como "Floating car data" o "Floating cellular data". Es un conjunto de datos sobre un vehículo en desplazamiento: la localización GPS del vehículo, su sentido de marcha, su velocidad instantánea, su identificación única, la actualización en segundos de los datos, etc. Se asigna un identificador a cada vehículo, aunque los datos se toman de forma anónima. Se puede seguir a un vehículo durante todo su trayecto. Estos datos pueden ser utilizados para estimar el tiempo de recorrido sobre un tramo concreto y así poder comunicar a los automovilistas el tiempo que necesitan para recorrerlo. También detectan los atascos y los conductores reciben propuestas de desviación para evitarlos. Estos datos ayudan a la mejora de la gestión de las carreteras y a proponer mejoras en ellas.

⁷¹⁴ Según el DEL es una turbación de la vista por luz excesiva o repentina. En algunos países de Hispanoamérica se dice "encandilamiento".

⁷¹⁵ Tiempo que se emplea y espacio que se recorre para ir de un lugar a otro.

La Ley de Movilidad y Seguridad Vial mexicana de 1922 lo define como "Recorrido de una persona asociado a un origen y un destino preestablecidos con un propósito determinado en cualquier modo de movilidad".

⁷¹⁶ Consisten en unos triángulos pintados a ambos lados del carril por el que se circula como si fuese una dentadura y ha sido ideada con el objetivo de que los conductores reduzcan la velocidad antes de entrar en una travesía. Los conductores perciben un estrechamiento visual del carril ya que a medida que se recorre esta marca vial, los triángulos van aumentando de tamaño. Esto produce un efecto óptico de estrechamiento del carril que invita al conductor a que aminore la marcha. Se pueden encontrar junto a los pasos de peatones, en puntos negros de las carreteras o en tramos con una alta concentración de accidentes.

Su función es anunciar al conductor que debe reducir la velocidad ya que pasas de circular por una carretera a hacerlo por un poblado, lo que implica que el límite de velocidad máxima cambia.

⁷¹⁷ Según el Instituto Geográfico Nacional es el "Órgano de gestión provincial con determinadas competencias locales. En las provincias insulares no existen las Diputaciones, ya que sus funciones las tienen los Cabildos (Canarias) o Consejos insulares (Baleares) de cada una de las islas. Tampoco existen Diputaciones en las Comunidades Autónomas uniprovinciales, cuyas funciones las asume la propia Comunidad Autónoma". En España las Diputaciones son titulares de numerosas carreteras.

⁷¹⁸ Vía sobre la que se mueven usuarios viales, que puede tener un único sentido o ser recorrida en dos sentidos opuestos. "Cambiar de dirección" significa dirigirse a otra vía por la derecha o la izquierda.

⁷¹⁹ Son estructuras formadas normalmente por un marco en el que va incrustada una rejilla metálica que previenen las consecuencias de los impactos de los vehículos en salidas de vías dando continuidad al drenaje longitudinal de la vía y se construyen en intersecciones con caminos o carreteras locales.

⁷²⁰ Los radares fijos y móviles, las cámaras de video y cualquier otro dispositivo de medición que funcione automáticamente y que proporcione las pruebas materiales de la infracción cometida.

⁷²¹ *Distancia de detención.*

⁷²² *Distancia de frenado.*

⁷²³ *Distancia de reacción.*

⁷²⁴ *Distancia de seguridad.*

⁷²⁵ *Distintivo.*

⁷²⁶ *Ecomovilidad.*

⁷²⁷ *Elementos funcionales de la carretera.*

⁷²⁸ *Embotellamiento*

⁷²⁹ *Encuentro de vías.*

⁷³⁰ *Equipamiento vial.*

⁷²¹ Es la suma de la distancia recorrida durante el tiempo de reacción más la distancia de frenado.

⁷²² Es el espacio que recorre el vehículo desde que accionamos el freno hasta su detención total. La distancia de frenado depende de tres factores: a) de la carga del vehículo; b) de la adherencia; c) de la velocidad.

⁷²³ Es la distancia que recorre el vehículo desde que el conductor percibe el peligro hasta que reacciona pisando el pedal de freno.

⁷²⁴ La definición la encontramos en el artículo 54 del Reglamento General de Circulación, y es el espacio libre que todo conductor de un vehículo que circule detrás de otro deberá dejar entre ambos que le permita detenerse, en caso de frenado brusco, sin colisionar con él, teniendo en cuenta especialmente la velocidad y las condiciones de adherencia y frenado.

⁷²⁵ Término utilizado para indicar la pegatina o viñeta que contiene la señal V-19 y que sirve para indicar que se ha superado la ITV favorablemente. También la ley utiliza este término para la tarjeta de discapacitados, para los tickets horarios de estacionamiento, para indicar la contaminación que produce un vehículo, etc. En Iberoamérica se utilizan también los términos “oblea” y “calcomanía”.

⁷²⁶ Utilización de medios de transporte eficientes, saludables y seguros. Dentro de la Ecomovilidad estarían incluidas las líneas de metro. Entre las iniciativas recientes están las pruebas que se llevan a cabo en algunos países europeos con camiones circulando utilizando un tendido eléctrico.

Una interesante iniciativa está prevista con la puesta en marcha de la “Great City” en el distrito de Tianfu, que será una ciudad satélite de Chengdu (China). Será construida sobre apenas 1,3 km², para alojar 80.000 habitantes, con una densidad de 62.000 personas por km². Una de las claves de su éxito está en que ningún lugar está alejado del centro más de 10 minutos a pie.

⁷²⁷ Según el art. 3 de la Norma 3.1 IC, Trazado, de la Instrucción de Carreteras:

“1. Es elemento funcional de una carretera toda zona permanentemente afecta a la conservación de la misma o a la explotación del servicio público viario, tales como centros operativos para la conservación y explotación de la carretera, áreas de servicio, vías de servicio, zonas destinadas al descanso, zonas de estacionamiento, lechos de frenado, elementos de drenaje y sus accesos, estaciones de pesaje, paradas de autobuses, zonas, aparcamientos e instalaciones de mantenimiento de la vialidad invernal y para otros fines auxiliares o complementarios.

No tienen consideración de elementos funcionales las instalaciones y equipamientos destinados a la regulación, gestión y control del tráfico y otros medios técnicos de vigilancia y disciplina del mismo”.

2. Los elementos funcionales no tienen la consideración de carretera; no obstante, estos elementos, como aquélla, forman parte del dominio público y su gestión y explotación corresponden al Ministerio de Fomento.

⁷²⁸ Se produce cuando la vía no tiene la anchura suficiente para que pasen todos los vehículos o porque se estrecha por diseño, por obras o por otras causas.

⁷²⁹ Término que encontramos en el artículo 43.2 del RGCir y que ya figuraba en el artículo 22 de la redacción inicial del Código de la Circulación de 1934.

⁷³⁰ Todo objeto, señal o marca situada en la vía que facilite información a los usuarios, los proteja, regule la circulación vial y favorezca el comportamiento correcto de los distintos intervinientes en la corriente circulatoria.

⁷³¹ *Espejo de seguridad convexos.*

⁷³² *Esquina.*

⁷³³ *Estación de peaje.*

⁷³⁴ *Estación de pesaje.*

⁷³⁵ *Estacionamiento bilateral.*

⁷³⁶ *Estacionamiento en batería.*

⁷³⁷ *Estacionamiento en doble fila.*

⁷³⁸ *Estacionamiento en fila, paralelo o cordón.*

⁷³¹ Se utilizan en calles con cruces peligrosos o con difícil visibilidad y también los encontramos a la salida de garajes. En España, a pesar de su incidencia en la seguridad vial, no están regulados ni en la Ley ni en sus reglamentos y son los ayuntamientos los que autorizan su instalación en los núcleos urbanos.

Por otra parte, el Real Decreto 485/1997, de 14 de abril, sobre disposiciones mínimas en materia de señalización de seguridad y salud en el trabajo, ignora este tipo de señalización.

En materia de seguridad contra impactos se les aplica la normativa ISO-179-1.

La disposición adicional trigésima primera de la Ley 40/2007, de 4 de diciembre, de medidas en materia de Seguridad Social, señala que “Las Administraciones públicas competentes procederán a desarrollar reglamentariamente **la obligación de incorporar en los accesos a los aparcamientos y garajes dispositivos que alerten al conductor de la presencia de peatones** en las proximidades de la entrada y salida a la vía pública de dichos establecimientos”.

Las SUA (Seguridad de Utilización y Accesibilidad) se consideran documentos básicos (DB) del Código Técnico de Edificación. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha publicado una serie de documentos de apoyo (DA) que, aunque no son obligatorios, conforman, junto con el texto articulado del Código, el marco regulador aplicable. Estos documentos básicos comentan las SUA. La última versión es de 14.06.2022 y no modifica la SUA 7 en lo relativo a los espejos convexos a los que considera “dispositivos de alerta”.

<https://www.codigotecnico.org/images/stories/pdf/seguridadUtilizacion/DccSUA.pdf>

Establecen en la SUA 7 que “En los accesos de vehículos a viales exteriores desde establecimientos “de uso Aparcamiento” se dispondrán dispositivos que alerten al conductor de la presencia de peatones en las proximidades de dichos accesos. Los dispositivos de alerta pueden consistir **en espejos**, detectores de movimiento, indicadores luminosos de presencia, etc.”.

El TRLTSV establece como infracción grave en el art. 76.y) “no instalar los dispositivos de alerta al conductor en los garajes o aparcamientos en los términos legal y reglamentariamente previstos”.

En Francia están regulados en el art. 14 de la Instrucción ministerial sobre señalización vial, de 22.10.1963 y también Austria los contempla en el art. 31 del StVO (RGCir).

⁷³² Es el lugar donde dos superficies se encuentran en un ángulo, a menudo de 90°. En el espacio urbano se refiere al final de una calle cuando se cruza con otra.

⁷³³ Se denomina peaje al pago que se efectúa como derecho para poder circular por una vía. Normalmente las tarifas de peaje se pagan en estaciones de peaje ubicadas en la vía que constan de cabinas y sistemas de telepeaje y una explanada para facilitar la colocación de los vehículos y los controles de las autoridades de tráfico.

⁷³⁴ Lugar habilitado para el pesaje, especialmente de camiones y vehículos comerciales. Las estaciones de pesaje pueden ser fijas o móviles.

⁷³⁵ Es cuando se permite el estacionamiento en ambos laterales de la vía.

⁷³⁶ El Código de la Circulación de 1934 señalaba: “Se entenderá por estacionamiento en batería aquel en que los vehículos se colocan paralelamente unos a otros, perpendicular u oblicuamente a la acera”. Numerosas Ordenanzas municipales lo definen como: “aquel en que los vehículos están situados unos al costado de otros y de forma perpendicular al bordillo de la acera”.

Una sentencia del Tribunal Supremo Federal Alemán (expediente número 4 StR 93/62) permite que los turismos muy cortos, como es el Smart, puedan estacionar en batería, siempre que lo hagan de forma óptima, en aquellos lugares en que sólo está permitido estacionar en fila o cordón.

⁷³⁷ Se entiende estacionamiento en doble fila cuando el vehículo está más de dos minutos, detenido en paralelo a otro u otros vehículos estacionados (o hueco equivalente), en el mismo lugar y que no sea debido a circunstancias del tráfico, de modo que les obstaculiza la salida e invade parte del carril.

En otros países, como Alemania, la parada tiene un tiempo máximo de 3 minutos (art. 12 StVO).

⁷³⁸ Se denomina estacionamiento en fila o cordón, aquel en que los vehículos están situados unos detrás de otros y de forma paralela al bordillo de la acera (numerosas ordenanzas municipales). Sería interesante que se estableciese

⁷³⁹ Estacionamiento en oblicuo, en diagonal, en espiga, semibatería o a 45°.

⁷⁴⁰ Estacionamiento habitual.

⁷⁴¹ Estacionamiento limitado.

⁷⁴² Estacionamiento o aparcamiento disuasorio.

⁷⁴³ Estrada.

⁷⁴⁴ Foto-rojo.

la distancia máxima a la que puede estar de la acera y una distancia mínima con respecto al vehículo que está delante o detrás. En algunos países la norma dice, por ejemplo: El estacionamiento debe realizarse con una separación de las ruedas a una distancia no mayor de 20 centímetros del cordón, y a una distancia entre paragolpes de 50 centímetros como mínimo.

⁷³⁹ Numerosas Ordenanzas municipales lo definen como “aquel en que los vehículos están situados unos al costado de otros y oblicuamente al bordillo de la acera”.

⁷⁴⁰ Es un término que figura en el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. En él se establece, en su artículo 2: “1. Todo propietario de vehículos a motor que tenga su estacionamiento habitual en España estará obligado a suscribir y mantener en vigor un contrato de seguro por cada vehículo de que sea titular, ...

Se entiende que **el vehículo tiene su estacionamiento habitual en España:**

a) Cuando tiene matrícula española, independientemente de si dicha matrícula es definitiva o temporal.

b) Cuando se trate de un tipo de vehículo para el que no exista matrícula, pero lleve placa de seguro o signo distintivo análogo a la matrícula y España sea el Estado donde se ha expedido esta placa o signo.

c) Cuando se trate de un tipo de vehículo para el que no exista matrícula, placa de seguro o signo distintivo y España sea el Estado del domicilio del usuario”.

⁷⁴¹ Zona reservada para estacionar vehículos durante el tiempo contratado.

⁷⁴² Son estacionamientos para automóviles situados en la periferia de grandes ciudades cuyo fin es alentar a los conductores para que dejen allí su vehículo privado y accedan al centro mediante el transporte público (en inglés se denominan “Park & Ride” o “Incentive parking”). Es importante que en sus inmediaciones haya paradas de transporte público en superficie o bajo tierra. Todavía no existe una señal sobre este tipo de estacionamiento en el catálogo oficial.

⁷⁴³ Este término sigue figurando en el DLE como “Camino o vía que resulta de hollar la tierra”. Proviene del término latino “strata” (vía pavimentada). En español su uso se perdió, pero se mantiene por ejemplo en el idioma gallego-portugués como equivalente a carretera y en idioma inglés o alemán como equivalente a calle, en las formas “street” y “Straße”.

⁷⁴⁴ El sistema consiste en fotografiar o realizar un video al vehículo que se salta un semáforo cuando se produce el cambio de ámbar a rojo, lo que es considerado una infracción grave.

La Sala Tercera del Tribunal Supremo en una sentencia, fechada el 12 de noviembre de 2015, no admitió el recurso de casación interpuesto por el Ayuntamiento de San Sebastián contra la sentencia de 27 de noviembre de 2014 del Juzgado de lo Contencioso -**Administrativo número 2 de la capital guipuzcoana, que decretaba la nulidad de una sanción** de tráfico basada en un semáforo 'foto-rojo' situado en San Sebastián.

Declara que no es válida porque no consta el cumplimiento del requisito previsto en el Art. 70.2 del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo (derogado) cuando señala que los instrumentos, aparatos o medios y sistemas de medida que sean utilizados para la formulación de denuncias por infracciones a la normativa de tráfico estarán sometidos a control metrológico en los términos establecidos por la Ley 3/1985, de 18 de marzo, (derogada) de Metrología y su normativa de desarrollo...”. Dice igualmente que es exigible que el dispositivo de captación quede sujeto al control técnico para que las fotos que obtiene tengan valor probatorio. También deja constancia que contrariamente a lo que sostienen los ayuntamientos sancionadores, estos sistemas sí emplean parámetros sujetos a medición, en cuanto que recogen el lapso de tiempo que transcurre entre las fases verde, ámbar y rojo y a más abundamiento el tiempo que transcurre desde que se activa el dispositivo o del tiempo en que se seleccionan las imágenes captadas.

Ahora debe tenerse en cuenta la vigente Ley 32/2014 de Metrología, de 22 de diciembre y el Real Decreto 244/2016, de 3 de junio, por el que se desarrolla esta Ley.

Los diarios españoles se hacen eco el 05.01.2018, de una Sentencia del Supremo en la que confirma la ilegalidad de los sistemas de radar de semáforo y las multas que llevan aparejadas, al tratarse de un aparato poco fiable y sin los controles mínimos requeridos. Entre otros motivos, la falta de regulación de la duración para el cambio de color de los discos permite al Alto Tribunal considerar este tipo de radares, y sus multas, como ilegales ya que según el fundamento de derecho primero, el Ayuntamiento de Catarroja (Valencia) “ha sostenido, en relación al sistema de captación

⁷⁴⁵ Fuera de poblado.

⁷⁴⁶ Giro a la indonesia.

⁷⁴⁷ Glorieta a la holandesa.

llamado 'foto-rojo', que no está sujeto a control metrológico, al no pesar, contar ni medir nada, y asimismo se remite a un oficio emitido por persona no identificada que no certificado, remitido por el Centro de Control Metrológico, en cuanto a su contenido. Este oficio sostiene que el dispositivo 'foto-rojo' no está sometido a control metrológico del Estado, fundado en que no hay regulación específica alguna en el campo metrológico para estos aparatos. Sin embargo, como se desprende de la Ley, su sometimiento a control metrológico no depende de que exista o no desarrollo reglamentario o técnico para ellos, sino **que efectivamente cumplan tales funciones de constar, pesar o medir utilizadas a efectos administrativos sancionadores**, como en este caso".

El titular del Juzgado de lo Contencioso-Administrativo Nº1 de Donostia-San Sebastián, en sentencia 57/2024, de 29 de febrero, revocó una multa impuesta por el Ayuntamiento de Pasaia a un conductor. Era de 200 euros y 4 puntos del carnet por saltarse un semáforo en rojo, de acuerdo con el art. 76.k) del TRLTSV: "no respetar la luz roja de un semáforo". Se revocó porque no se puede sancionar sin que se aporte el certificado técnico de explicación de funcionamiento del medio de captación de imágenes. Y es que tal información no aparecía ni en el expediente administrativo, ni en el boletín de denuncia. El afectado había manifestado que no había prueba del funcionamiento homologado de la cámara y que, además, el vídeo tan sólo tenía cinco escasos segundos. De modo que ello impedía corroborar si atravesó el semáforo en rojo porque detrás venía un vehículo oficial.

El juez le dio la razón en ambos sentidos. «Se desconoce, por ejemplo, el sistema de activación del mecanismo. A su vez, tampoco hay explicación de las fases y no hay referencia a la imposibilidad de manipulación del sistema». Respecto a la duración del vídeo, comentó que «ciertamente esa versión puede tener mayores o menores visos de verosimilitud, pero efectivamente se plantea una duda razonable».

La página "aeaclub.org" se hace eco de una sentencia de 15 de enero de 2019, en la que el juez del juzgado contencioso-administrativo núm. 1 de Bilbao, anuló una multa de "foto-rojo". El juez considera, en contra de lo que sostiene el Ayuntamiento de Bilbao, que el sistema 'foto-rojo' hace mediciones y que, "al no estar sometidas a control metrológico alguno, debiendo estarlo conforme a lo dispuesto en el artículo 8.1 de la Ley de Metrología o, en su defecto a un control oficial, no constituyen medio de prueba en un expediente administrativo sancionador por infracciones al ordenamiento en materia de tráfico". El juez destaca que la infracción "no ha sido apreciada directamente al tiempo de su comisión por ningún agente de la autoridad a efectos de aplicar la presunción de veracidad". Además, apunta que no existe "garantía alguna de la regularidad del aparato y de su estado". Por ello anuló la sanción de 200 € y la detracción de 4 puntos que el Ayuntamiento de Bilbao le había impuesto por rebasar el semáforo.

La sentencia sigue la senda del Tribunal Supremo en la discusión que se viene planteando desde hace años en toda España acerca de si el aparato que se utiliza en el control de infracciones a los semáforos, denominado "foto-rojo", se encuentra sometido o no al control metrológico del Estado "con las consecuencias que pueden derivarse en caso de llegar a una u otra conclusión".

Por todos estos motivos se publicó se haya publicado la Orden ICT/155/2020, de 7 de febrero, por la que se regula el control metrológico del Estado de determinados instrumentos de medida. En el Anexo XII, Apéndice 1.15 se indica que: "Un cinemómetro combinado con sistema de vigilancia para la fase roja de semáforo (foto-rojo) funcionará como foto-rojo solo cuando se encuentre en la fase roja y cambiará automáticamente para funcionar como cinemómetro cuando no lo esté".

En su punto 1.15.v indica: "Las evidencias de infracción se documentarán mediante una secuencia de fotos, al menos cuatro fotografías que recojan una imagen de la parte trasera del vehículo y la luz roja del semáforo en las situaciones de vehículo antes de la línea de parada, vehículo sobrepasando la línea de parada y vehículo sobrepasado el cruce o paso de peatones completamente. Los registros fotográficos indicarán el tiempo en el que se tomaron las fotografías, el tiempo en el que el semáforo se puso en rojo y el tiempo en el que el vehículo cruzó la línea de parada. El tiempo se indicará con una resolución de 0,01 segundos".

Es decir, los dispositivos modernos también funcionan como cinemómetros.

⁷⁴⁵ Espacio sin edificaciones o con edificios aislados cuyas vías están situadas después de la señal de fin de poblado y antes de una nueva señal de entrada a poblado.

⁷⁴⁶ Disposición de las trayectorias de dos giros a la izquierda opuestos en la que ambos se pueden realizar simultáneamente sin interferirse, pues las trayectorias no se cruzan y cada vehículo pasa por la derecha del otro.

⁷⁴⁷ Funcionan como una rotonda normal pero incluyen en su arco exterior un carril específico para las bicicletas, generalmente delimitado por un firme con distinta coloración que el resto de la calzada, y que tiene prioridad sobre el resto de los vehículos.

Si un vehículo a motor entra o sale de una rotonda de este tipo, deberá ceder el paso a cualquier bicicleta que circule por este anillo diferenciado del resto de los carriles. Con ello se quiere evitar los frecuentes atropellos de ciclistas que se registran en las rotondas convencionales.

⁷⁴⁸ Gorjal.

⁷⁴⁹ Gran Vía.

⁷⁵⁰ Guías Sonoras Longitudinales Fresadas (GSLF).

⁷⁵¹ Hecho de la circulación.

⁷⁵² Hidrante.

Además, alrededor de las rotondas holandesas también se distinguen unos pasos de peatones especialmente señalizados para proteger también a los usuarios más vulnerables. Y en su caso serán los que tendrán la mayor prioridad sobre el resto, por lo que también las bicicletas estarán obligadas a cederles el paso.

⁷⁴⁸ Corona anular que se sitúa en algunas glorietsas entre la calzada anular y la isleta central, para que pueda ser pisada por vehículos de grandes dimensiones que, al girar, requieren un área mayor a la que necesita el resto de los vehículos (Norma 3.1 IC Trazado).

⁷⁴⁹ Vía ancha en grandes poblaciones. Es un término apenas utilizado en la Gran Vía de Madrid y en la Gran Vía de les Corts Catalanes, en Barcelona.

⁷⁵⁰ Su definición figura en la Instrucción 18/RV-102 de la DGT donde se señala que “Las GSLF con carácter general pueden encuadrarse como una medida de ordenación y guiado del tráfico, que sin modificar sustancialmente la infraestructura, mediante una serie de bandas fresadas, dota a las vías donde se ejecutan de un mayor nivel de seguridad, alertando a los conductores a través de efectos acústicos y mecánicos de los límites de calzada y/o carriles. Pueden separar sentidos, carriles o de advertencia de borde de calzada.

Si tenemos en cuenta su perfil longitudinal y perfil transversal, se clasifican en: sinusoidales, paralelogramos o trapezoides.

Si nos atenemos a disposición longitudinal, se dividen en: continuas y discontinuas.

⁷⁵¹ El Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor entiende por hechos de la circulación los derivados del riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor a que se refiere el artículo anterior, tanto por garajes y aparcamientos, como por vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, urbanos o interurbanos, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común.

Según la Sentencia del Tribunal de Justicia de la UE (Sala Sexta) de 15 de noviembre de 2018 el concepto de «circulación de vehículos» que figura en el artículo 3, apartado 1, de la Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972 (derogada) relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, también comprende una situación en la que el pasajero de un vehículo estacionado en un aparcamiento, al abrir la puerta de ese vehículo, golpea y daña el vehículo que se halla estacionado a su lado.

Esta Directiva ha sido sustituida por la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad.

La Sentencia del Tribunal Supremo 415/2015, 1 de Julio de 2015 considera que el estacionamiento o aparcamiento de un vehículo merece la consideración de hecho de la circulación, por extenderse esta situación a cualquiera que derive del uso del vehículo.

El propio TRLTSV incluye los art. 39 y 40 en la Sección 7ª del Capítulo II dedicado a la “circulación de vehículos”.

No tienen la consideración de “hechos de la circulación” en relación con la LRCSCVM, en primer lugar, los hechos derivados de la celebración de pruebas deportivas con vehículos a motor en circuitos especialmente destinados al efecto o habilitados para dichas pruebas, sin perjuicio de la obligación de suscripción de un seguro especial, en segundo lugar, los derivados de la realización de tareas industriales o agrícolas por vehículos a motor especialmente destinados para ello, en tercer, y último lugar, no tendrá la consideración de hecho de la circulación la utilización de un vehículo a motor como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes. En todo caso, será hecho de la circulación la utilización de un vehículo a motor en cualquiera de las formas descritas en el Código Penal como conducta constitutiva de delito contra la seguridad vial.

⁷⁵² Hidrante exterior al sistema de extinción de incendios situado en el exterior de los edificios y destinado a suministrar agua procedente de la red de abastecimiento a mangueras, tanques o bombas de los servicios de extinción de incendios. Los hidrantes exteriores pueden ser del tipo columna hidrante al exterior o hidrante en arqueta. **Los hidrantes deberán estar situados en lugares fácilmente accesibles, fuera de espacios destinados a la circulación y estacionamiento de vehículos y debidamente señalizados.**

⁷⁵³ *Hidroplaneo o aquaplaning.*

⁷⁵⁴ *Inmovilización.*

⁷⁵⁵ *Intercalación de vehículos o efecto cremallera.*

⁷⁵⁶ *Intersección.*

⁷⁵⁷ *Intersección con circulación giratoria.*

⁷⁵⁸ *Intersección con prioridad.*

⁷⁵⁹ *Intersección con prioridad sobre incorporación por la derecha.*

⁷⁶⁰ *Intersección con prioridad sobre incorporación por la izquierda.*

⁷⁶¹ *Intersección con prioridad sobre vía a la derecha.*

⁷⁶² *Intersección con prioridad sobre vía a la izquierda.*

⁷⁶³ *Intersección en cruz.*

⁷⁵³ *Efecto causado por el agua acumulada en la calzada que provoca que los neumáticos pierdan temporalmente contacto con el suelo, haciendo que las ruedas se deslicen sin que pueda controlar el conductor la dirección y los frenos.*

Las carreteras a menudo tienen curvas con un relieve alto, es decir, elevaciones significativas en los bordes de las curvas. Esta característica se conoce como "peralte" y tiene varios propósitos. Uno de ellos es ayudar a drenar el agua de lluvia de la carretera, lo que mejora la tracción y reduce el riesgo de aquaplaning.

⁷⁵⁴ *Es la actuación sobre un vehículo para impedir su movimiento, pero sería interesante que se definiese aclarando de ese modo el artículo 104 del TRLTSV. Tiene las siguientes características:*

a) Es una medida provisional que se puede tomar en el marco del procedimiento sancionador en materia de tráfico.

b) Su aplicación exige la comisión de una presunta infracción.

c) Sólo puede adoptarse en los supuestos establecidos en el art. 104 del TRLTSV.

d) Esta medida se tiene que levantar en el momento en que cese la causa que la ha originado.

Si el vehículo inmovilizado fuese utilizado en régimen de arrendamiento, la inmovilización se sustituirá por la prohibición de uso por parte del presunto infractor (art. 104.7 TRLTSV).

⁷⁵⁵ *En varios países europeos cuando se produce un atasco de tráfico en una incorporación a una vía se debe utilizar el sistema denominado "cremallera", que la DGT llama "efecto cremallera", y que significa que los vehículos deben insertarse (intercalarse) alternativamente, sin importar quien llega circulando por la derecha. En Alemania esa norma se introdujo en 2001 y se enseña en las autoescuelas.*

⁷⁵⁶ *En las Recomendaciones para el proyecto de intersecciones, la Dirección General de Carreteras define la intersección como la "Zona en la que dos o más carreteras se encuentran o se cortan y en la que se incluyen las plataformas que pueden utilizar los vehículos para el desarrollo de todos los movimientos posibles". Esto sería también aplicable a los cruces de calles.*

⁷⁵⁷ *Información contenida en la señal P4: intersección donde la circulación se efectúa de forma giratoria en el sentido de las flechas.*

⁷⁵⁸ *Definición contenida en la señal P-1: Intersección con una vía, cuyos usuarios deben ceder el paso.*

⁷⁵⁹ *Información contenida en la señal P1.c): una incorporación por la derecha de una vía, cuyos usuarios deben ceder el paso.*

⁷⁶⁰ *Información contenida en la señal P1.d): una incorporación por la izquierda de una vía, cuyos usuarios deben ceder el paso.*

⁷⁶¹ *Definición contenida en la señal P-1. a: una intersección con una vía a la derecha, cuyos usuarios deben ceder el paso.*

⁷⁶² *Definición contenida en la señal P-1. b): una intersección con una vía a la izquierda, cuyos usuarios deben ceder el paso.*

⁷⁶³ *En esas recomendaciones se clasifica como "una intersección de cuatro ramales cuando el ángulo mínimo sea superior a 60°.*

⁷⁶⁴ *Intersección en forma de T.*

⁷⁶⁵ *Intersección en forma de X.*

⁷⁶⁶ *Intersección en Y.*

⁷⁶⁷ *Intervalo aconsejado de velocidades.*

⁷⁶⁸ *Isleta.*

⁷⁶⁹ *Isleta delimitadora de vado.*

⁷⁷⁰ *Itinerario.*

⁷⁷¹ *Itinerario peatonal.*

⁷⁷² *Itinerario peatonal accesible.*

⁷⁶⁴ En las recomendaciones para el proyecto de intersecciones de la Dirección General de Carreteras se define como "una intersección de tres ramales cuando el ángulo mínimo entre dos ramales sea superior a 60°).

En la Orden Circular 32/2012 dedicada a los nudos viarios, señala en su apartado 5.2.1) que "Si dos de las tres patas que concurren en la intersección son funcionalmente mucho más importantes que la otra, se trata de una **intersección en T**, en la que las dos primeras patas forman la vía prioritaria, y la tercera la no prioritaria".

⁷⁶⁵ Ídem. cuando alguno de los ángulos sea inferior a 60°.

⁷⁶⁶ En esas mismas recomendaciones se define como "una intersección de tres ramales cuando el ángulo mínimo entre dos de ellos sea inferior a 60°".

⁷⁶⁷ Recomienda mantener la velocidad entre los valores indicados, siempre que las condiciones meteorológicas y ambientales de la vía y de la circulación sean buenas.

⁷⁶⁸ Su definición tampoco figura en el RGCir, y no hay unanimidad sobre su significado. El DLE la considera simplemente como un diminutivo de isla e ignora el término en relación con el tráfico. Esta palabra sólo se encuentra una vez en la Ley 37/2015, de Carreteras y en su Reglamento, pero sin aclarar lo que significa.

Una pista de cuál es su utilidad nos la da el art. 91 e) del RGCir ya que la incluye dentro de los "elementos de canalización del tráfico".

La norma técnica de proyectos de carreteras del País Vasco, por su parte, indica que las isletas se materializan físicamente mediante bordillos y las zonas prohibidas al tráfico sólo por marcas viales.

Para conocer su significado tenemos que acudir a las Recomendaciones para el proyecto de intersecciones, del MOP, de 1967 donde se define isleta como "Área, bien definida, situada entre las vías de circulación y destinada a guiar el movimiento de vehículos y peatones" y a la Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras que la define como "Zona de la plataforma situada entre los carriles, las vías de giro y los ramales, y excluida de la circulación. Sirve para guiar a los vehículos o de refugio a los peatones. Puede estar delimitado solo por marcas viales y, en su caso, por captafaros o también por bordillos".

Otra definición la encontramos en el Diccionario de la Real Academia de Ingeniería: "Zona de la calzada marcada en el pavimento con pintura o separada con bordillos, situada entre los carriles de circulación cuyo objeto es guiar el movimiento de los vehículos y/o servir de refugio a los peatones".

⁷⁶⁹ Son isletas prefabricadas, normalmente de formato triangular, con un soporte de hormigón armado y un panel formado por una horquilla de tubo de acero y una chapa del mismo material, y tienen como fin facilitar la entrada a los garajes y evitar que otros vehículos estacionen ocupando parte de la entrada del garaje de un edificio que está amparado por una señal de vado. Lamentablemente no están reguladas en la ley ni en ninguno de sus reglamentos de desarrollo. Su colocación exige autorización municipal.

⁷⁷⁰ "Itinerario" se encuentra, en los tres primeros lugares de la definición en el DLE, como:

- Perteneciente o relativo a un camino.
- Dirección y descripción de un camino con expresión de los lugares, accidentes, paradas, etc., que existen a lo largo de él.
- Ruta que se sigue para llegar a un lugar.

⁷⁷¹ La Orden TMA/851/2021 (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados señala en su art. 4 que se denomina itinerario peatonal a la parte de la zona de uso peatonal destinada específicamente al tránsito de personas, incluyendo las zonas compartidas entre éstas y los vehículos.

⁷⁷² La Orden TMA/851/2021, en su art. 5 establece:

⁷⁷³ *Itinerario seguro.*

⁷⁷⁴ *Itinerarios de interés general.*

⁷⁷⁵ *Jerarquía vial.*

⁷⁷⁶ *Línea de borde de la calzada.*

⁷⁷⁷ *Línea de detención.*

⁷⁷⁸ *Línea de edificación.*

⁷⁷⁹ *Líneas de borde quebradas.*

“3. En las zonas de plataforma única, donde el itinerario peatonal accesible y la calzada estén a un mismo nivel, el diseño se ajustará al uso previsto y se incorporará la señalización e información que corresponda para garantizar la seguridad de las personas usuarias de la vía”. Es decir, permite que la acera esté al mismo nivel que la calzada, aunque deben estar claramente diferenciadas.

Y en su art. 45 indica: 1. En las zonas de uso peatonal se deberá usar pavimento táctil indicador para orientar, dirigir y advertir a las personas, disponiéndose franjas de acabado, orientación y ancho variable, tal y como se regulan en el artículo 46.2. El pavimento táctil indicador permitirá una fácil detección y recepción de información mediante el pie o bastones de personas con discapacidad visual, sin que constituya peligro para el tránsito peatonal en su conjunto. Contrastará, tanto cromáticamente como en textura, de modo suficiente con el suelo circundante y, excepto en el caso previsto en el apartado 5 del artículo siguiente, se utilizarán dos tipos de pavimento táctil indicador, de acuerdo con su finalidad:

a) Pavimento táctil indicador direccional, para señalar encaminamiento o guía, así como proximidad a elementos para el cambio de nivel. Estará constituido por piezas o materiales con un acabado superficial de acanaladuras rectas y paralelas, cuya altura será de 4 mm.

b) Pavimento táctil indicador de advertencia, para señalar proximidad a puntos de peligro o puntos de decisión. Estará constituido por piezas o materiales con botones sin aristas vivas, de forma troncocónica, cúpula truncada o funcionalmente equivalente cuya altura será de 4 mm. El pavimento se dispondrá de modo que los botones formen una retícula ortogonal orientada en el sentido de la marcha.

También debe verse el art. 11 del Real Decreto 505/2007 (Ministerio de la Presidencia), de 20 de abril, por el que se aprueban las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones.

⁷⁷³ Recorrido urbano protegido para facilitar la movilidad y accesibilidad de un determinado grupo de usuarios viales, especialmente peatones y/o ciclistas.

⁷⁷⁴ **Itinerarios de interés general.** Son aquellos en los que concurre alguna de las siguientes circunstancias:

- Formar parte de los principales itinerarios de tráfico internacional, incluidos en los correspondientes Convenios.
- Constituir el acceso a un puerto o aeropuerto de interés general.
- Servir de acceso a los principales pasos fronterizos.
- Enlazar las Comunidades Autónomas, conectando los principales núcleos de población del territorio del Estado de manera que formen una red continua que soporte regularmente un tráfico de largo recorrido (Art. 11 Reglamento General de Carreteras).

⁷⁷⁵ Consiste en asignar una mayor o menor importancia a cada vía en la distribución del tráfico.

⁷⁷⁶ La línea que separa el arcén de la calzada se denomina línea de borde de calzada y no se considerará como línea longitudinal a efectos de circulación. Esto significa que, aunque sea continua se puede atravesar para circular por el arcén cuando sea necesario y las circunstancias así lo permitan.

⁷⁷⁷ Es una línea continua, dispuesta a lo ancho de uno o varios carriles que indica que ningún vehículo o animal ni su carga debe franquearla en cumplimiento de la obligación impuesta por una señal horizontal o vertical de detención obligatoria, una señal de prohibición de pasar sin detenerse, un paso para peatones indicado por una marca vial, un semáforo o una señal de detención efectuada por un Agente de la circulación o por la existencia de un paso a nivel o puente móvil. Si, por circunstancias excepcionales, desde el lugar donde se ha efectuado la detención no existe visibilidad suficiente, el conductor deberá detenerse de nuevo en el lugar desde donde tenga visibilidad, sin poner en peligro a ningún usuario de la vía.

⁷⁷⁸ Línea que delimita las zonas situadas a ambos lados de las carreteras en las que está prohibida cualquier obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resulten imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las ya existentes.

⁷⁷⁹ Se sitúan en los laterales de la calzada y su función es advertir de la **presencia de un paso de cebra** en las inmediaciones. Esta señalización aparecería en los **30 metros previos** al paso y además podría situarse en zonas con poca visibilidad, de manera que se ayude a reducir la velocidad y con ello los atropellos.

⁷⁸⁰ Lugar de estacionamiento con limitación horaria.

⁷⁸¹ Maniobra.

⁷⁸² Marca vial o señalización horizontal.

⁷⁸³ Marquesina.

⁷⁸⁴ Mini-glorieta.

⁷⁸⁵ Movilidad sostenible.

⁷⁸⁰ Este término está sin definir y figura en los artículos 40.2.b) y 105.1.g).

⁷⁸¹ El "**Manual del Conductor**" editado por la DGT la define como "cualquier variación sensible de la situación o posición del vehículo en la calzada". Es mucho más precisa que la definición contenida en el DLE, donde indica que "son operaciones que se hacen con el vehículo para cambiar de rumbo".

⁷⁸² Figuran en los artículos 166 al 172 del RGCir. Según la Norma 8.2-IC, las marcas viales son líneas o figuras, aplicadas sobre el pavimento, que tienen por misión satisfacer una o varias de las siguientes funciones:

- Delimitar carriles de circulación.
- Separar sentidos de circulación.
- Indicar el borde de la calzada.
- Delimitar zonas excluidas a la circulación regular de vehículos.
- Reglamentar la circulación, especialmente el adelantamiento, la parada y el estacionamiento.
- Completar o precisar el significado de señales verticales y semáforos.
- Repetir o recordar una señal vertical.
- Permitir los movimientos indicados.
- Anunciar, guiar y orientar a los usuarios.

El fin inmediato de las marcas viales es aumentar la seguridad, eficacia y comodidad de la circulación, por lo que es necesario que se tengan en cuenta en cualquier actuación vial como parte integrante del diseño, y no como mero añadido posterior a su concepción.

Los ayuntamientos innovan con nuevas marcas viales como está sucediendo en Granada, Barcelona, Sevilla o Zaragoza donde se han instalado zonas adelantadas para motocicletas o para motocicletas y bicicletas con el fin de agilizar la circulación y reducir los atascos. Debiera preverse esta posibilidad en el TRLTSV de realizar pruebas piloto antes de su autorización definitiva.

⁷⁸³ La marquesina es la estructura, situada en las paradas de autobuses, dotada de cubierta de protección y paneles de cerramiento, así como de diversos accesorios, para resguardo del usuario en el tiempo de espera para la llegada del autobús del servicio de línea correspondiente.

⁷⁸⁴ **A) Desde un punto de vista técnico** una miniglorieta se define como aquella cuyo islote central posee un diámetro inferior a cuatro metros. Este reducido diámetro implica un funcionamiento diferente de la intersección, de ahí su diferenciación.

En este tipo de intersecciones, el islote central suele ser montable -los vehículos pueden invadirlo con relativa facilidad, estando a veces definido mediante marcas viales únicamente. Este hecho se debe a que los vehículos largos -con un mayor radio de giro- serían incapaces de maniobrar en un espacio tan reducido, por lo que deben de invadir la isleta para franquear la intersección. El resto de vehículo se ven obligados a describir una trayectoria circular.

De cara a su estudio, se distinguen dos clases de miniglorietas:

- **Parcialmente franqueables:** La isleta central es parcialmente montable, es decir, parte de la isleta permite el paso de vehículos largos a su través. Presentan un diámetro exterior de entre 18 y 24 m y no suelen plantear problemas especiales de diseño.
- **Totalmente franqueables:** La totalidad del islote es montable por los vehículos. Los diámetros exteriores de este subtipo oscilan entre 14 y 20 m".

B) Desde un punto normativo:

En las "Recomendaciones sobre Glorietas" del Ministerio de Fomento de mayo de 1989 establece en su apartado 2.3) que una mini-glorieta tiene menos de 4 m y en la Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1-1C –Trazado, de la Instrucción de Carreteras" se señala en su apartado 10.6.1 que las mini-glorietas tienen frecuentemente menos de 4 m de diámetro, lo que parece indicar que pueden tener más.

En la Norma se indica que no están obligadas a cumplir todos los requisitos de las glorietas. Por su parte la Circular 32/2012 del Ministerio de Fomento: "Guía de Nudos Viarios", establece que el diámetro exterior no necesita rebasar los 28 m ya que con ese valor se acomodan los mayores vehículos pesados, pero en todas estas disposiciones no se exige que el diámetro o borde exterior de 28 m sea el mínimo que debe tener una mini-glorieta.

⁷⁸⁵ La movilidad es un elemento del desarrollo urbano que se inscribe en un ecosistema más amplio. No hay que tener en cuenta solo el aspecto técnico que suponen los desplazamientos sino también las actividades urbanas que se

⁷⁸⁶ *Movilidad.*

⁷⁸⁷ *Municipio.*

⁷⁸⁸ *Nivel de servicio peatonal.*

⁷⁸⁹ *Niebla densa o espesa.*

⁷⁹⁰ *Niveles de servicio de la DGT para vehículos motorizados*

⁷⁹¹ *Nivel amarillo para vehículos motorizados.*

⁷⁹² *Nivel blanco para vehículos motorizados.*

desarrollan, su organización, la naturaleza de los diferentes espacios y el tejido social y económico. Con ello se consigue un transporte más eficiente y seguro, se favorece la integración de los ciudadanos fomentando una accesibilidad universal y se incrementa su calidad de vida salud al reducir la contaminación causada por los combustibles fósiles y el ruido.

La contaminación ocasionada por el transporte supone unas 30.000 muertes prematuras al año en España. Los vehículos ya no son sólo un símbolo de estatus social o un medio de transporte, sino que se están convirtiendo también en una fuente de problemas. Hasta hace pocos años se asociaban los automóviles con el progreso económico, y el éxito social y las actuaciones urbanas reflejaban esta mentalidad. Ahora, cada vez más, están relacionados con aspectos negativos: congestión, sedentarismo, ruido y contaminación.

No es fácil de entender porque los paquetes de tabaco informan de los daños que produce el fumar y los vehículos, sin embargo, muestran una cara mucho más amable al llevar sólo pegatinas de colores para indicar en que franja se encuentran sus niveles de emisiones.

Se van aprobando nuevas leyes y reglamentos para combatir la contaminación provocada por los vehículos. Destaca la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética y la Orden TED/1009/2022, de 24 de octubre, por la que se establecen el listado de instalaciones de suministro de combustibles y carburantes obligadas a instalar infraestructuras de recarga eléctrica y las excepciones e imposibilidades técnicas para su cumplimiento.

El 01.01.2020 empezó a ser aplicable el Reglamento (UE) 2019/631, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos. A estos efectos fija un objetivo a escala del parque de la Unión de 95 g CO₂/km como promedio de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de 147 g CO₂/km en los vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en la Unión.

⁷⁸⁶ Es la facilidad de desplazamiento de personas, animales y mercancías en una zona geográfica. Hoy en día tiene menos importancia la distancia que se recorre que el tiempo que se emplea en recorrer esa distancia. El tiempo medio empleado individualmente para desplazamientos diarios relacionados con las actividades principales (trabajo, estudios, compras, etc.) es aproximadamente 1 hora. Según Marchetti (1994) desde el Neolítico la gente ha empleado aproximadamente el mismo tiempo diario, en media, para sus desplazamientos, aunque la distancia diaria recorrida haya aumentado como consecuencia de transportes más rápidos

⁷⁸⁷ El Instituto Geográfico Nacional lo define como la “Entidad local básica en la organización territorial española. Se trata del nivel administrativo inferior a la provincia recogido en la Constitución Española que le otorga cierta autonomía a su órgano de gestión, que es el Ayuntamiento”.

⁷⁸⁸ La ciudad de Nueva York realizó en 2006 un estudio sobre los niveles de servicio para peatones. http://www1.nyc.gov/assets/planning/download/pdf/plans/transportation/td_pedloschaptertwo.pdf

Los niveles de servicio van del A (el más cómodo) al F (el más incómodo). Este trabajo inspiró a otras muchas ciudades a realizar estudios semejantes. Dado que el TRLTSV también muestra interés por la movilidad sostenible deberían impulsarse trabajos semejantes en España.

⁷⁸⁹ Este término aparece como “niebla densa” en la definición 51 al referirse a la luz antiniebla trasera. Aparece también en los artículos 46 y 106 RGCir, aunque en este último como “niebla espesa”. En ningún caso se establece un método para saber cuándo se puede considerar densa.

⁷⁹⁰ Siguiendo el modelo anterior **la DGT estableció 5 niveles de servicio** utilizando colores: blanco, verde, amarillo, rojo y negro. En el caso de los puertos de montaña, el RGCir contiene la señal vertical S-21 y sus distintas variantes para indicar la dificultad de tránsito en cada momento.

⁷⁹¹ Circulación irregular y lenta, con paradas esporádicas. Equivale a un nivel de servicio D. En la señal vertical S-21.1 de transitabilidad en tramo o puerto de montaña, al citar el panel amarillo, se olvidaron de incluir los trenes de carretera. Eso significa que si circulase un tren de carretera en esas condiciones no podría ser denunciado.

⁷⁹² Circulación normal, fluida, correspondiente a un nivel de servicio A.

⁷⁹³ Nivel negro para vehículos motorizados.

⁷⁹⁴ Nivel rojo para vehículos motorizados.

⁷⁹⁵ Nivel verde para vehículos motorizados.

⁷⁹⁶ Niveles de servicio para vehículos motorizados a nivel mundial.

⁷⁹⁷ Nudo.

⁷⁹⁸ Onda verde.

⁷⁹⁹ Operaciones de carga y descarga.

⁸⁰⁰ Panel complementario.

⁸⁰¹ Panel de mensaje variable.

⁸⁰² Panel de señalización.

⁷⁹³ Estado de colapso total del tramo con circulación interrumpida y formación de largas colas que tardan en disolverse. Equivale al nivel de servicio F.

⁷⁹⁴ Circulación difícil. Circulación saturada con formación de colas estables (congestión circulatoria). Corresponde a un nivel de servicio E. En la señal vertical S-21.1 de transitabilidad en tramo o puerto de montaña al citar el panel rojo se olvidaron de incluir los trenes de carretera.

⁷⁹⁵ Circulación a velocidad moderada, aunque estable. Equivalente a un nivel de servicio B o C.

⁷⁹⁶ Se identifican 6 niveles de servicio, a nivel mundial, siguiendo las indicaciones que figuran en las publicaciones norteamericanas: "Highway Capacity Manual" y el "Green Book" de la AASHTO (Geometric Design of Highways and Streets) utilizando las letras de la A a la F, siendo la A la mejor y F la peor.

⁷⁹⁷ Según la Norma 3.1-IC "Trazado", se denomina nudo viario a la zona en la que se cruzan dos o más vías. Esta definición se amplía en la Orden Circular 32/2012 Guía de Nudos Viarios, añadiendo que es también "cualquier tipo de concurrencia espacial de dos o más vías que implique la posibilidad de pasar de unas a otras".

Por su parte, la Orden Circular 30/2012 por la que se aprueban las directrices de los procedimientos para la gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la red de carreteras del Estado lo define como la "Intersección o enlace entre dos carreteras que forman parte de la red viaria pública"

⁷⁹⁸ Una onda verde es la programación de varios semáforos en una avenida para que se mantengan en verde según se va acercando a ellos una columna de vehículos en movimiento permitiendo, de ese modo, mayores volúmenes de tráfico y una mejora en la seguridad vial ya que se reduce el número de colisiones por alcance. También disminuye el ruido y el consumo de energía debido a que se requiere un menor uso de los frenos y del acelerador. Cualquier vehículo que se mueva a lo largo de la onda verde, a una velocidad preestablecida por los gestores de tráfico, verá el cambio a verde de los semáforos sucesivos a lo largo del recorrido, y no tendrá que detenerse en las intersecciones. Para la coordinación de la señal de inicio se pueden utilizar sensores para que el sistema se adapte a los flujos de tráfico.

⁷⁹⁹ Figura en el artículo 16 del Reglamento General de Carreteras. Consiste en trasladar unas mercancías desde un vehículo comercial a un establecimiento u otro inmueble y viceversa.

⁸⁰⁰ Este término se encuentra en el artículo 149.2) del RGCir. Son generalmente de aspecto rectangular y se utilizan para facilitar o precisar las indicaciones de una señal, por ejemplo, indicando la distancia a la que se encuentran un punto característico, un nudo o una salida, el comienzo de un peligro o prescripción, la longitud de un tramo peligroso, o la extensión de alguna prescripción.

Los paneles figuran en el art. 163 RGCir y comprenden las señales que van de la S-800 a la S-890. Debemos tener en cuenta que sólo pueden acompañar a las señales verticales.

Según la norma 8.1-IC de señalización vertical de la Instrucción de Carreteras los paneles complementarios son aquellos que acompañan a las señales de contenido fijo y acotan su prescripción.

Si nos encontramos una señal de prohibido estacionar con un panel complementario que indica el horario de aplicación debemos tener en cuenta que fuera de ese horario está permitido estacionar ya que la señal vertical deja de tener validez.

⁸⁰¹ Los PMV sirven para informar sobre circunstancias inesperadas o cambiantes en el tráfico o la vía. (Resolución de 1 de junio de 2009, de la Dirección General de Tráfico, por la que se aprueba el Manual de Señalización Variable).

⁸⁰² Este término se encuentra en el artículo 15.6) del RGCir. Tiene forma rectangular o cuadrada y sirve para indicar distancias, destinos, anchura de la carga (art. 15.6 del RGCir) y también se utiliza en la señalización variable.

⁸⁰³ *Parada de autobús.*

⁸⁰⁴ *Parquímetro.*

⁸⁰⁵ *Pasadizo.*

⁸⁰⁶ *Pasaje.*

⁸⁰⁷ *Pasarela peatonal.*

⁸⁰⁸ *Paseo.*

⁸⁰⁹ *Paso a nivel.*

⁸¹⁰ *Paso a nivel con barreras.*

⁸¹¹ *Paso a nivel sin barreras.*

⁸¹² *Paso de carruajes.*

⁸⁰³ *Es un elemento perteneciente al mobiliario urbano caracterizado por ser un espacio público, multifuncional de uso colectivo, de dimensiones acotadas, destinado a acoger a pasajeros en la espera de un transporte público y se sitúa en la calzada. En algunos países iberoamericanos se utiliza el término “bahía de parada de transporte público”.*

⁸⁰⁴ *El DLE lo define como: “Máquina destinada a regular mediante pago el tiempo de estacionamiento de los vehículos”. Un parquímetro es un dispositivo ubicado en la vía pública que permite el ordenamiento y medición del tiempo de estacionamiento en áreas delimitadas para ello. Los parquímetros pueden ser usados por los ayuntamientos como una herramienta para aplicar sus políticas de estacionamiento en las calles.*

El art. 171.f) RGCir dispone, al ocuparse de las “marcas azules” que: “Las marcas que delimitan los lugares en que el estacionamiento está permitido, que sean de color azul en lugar del normal color blanco, indican que, en ciertos periodos del día, la duración del estacionamiento autorizado está limitada”.

⁸⁰⁵ *El DEL lo define como “Paso estrecho que en las casas o calles sirve para ir de una parte a otra atajando camino.”*

⁸⁰⁶ *El DEL indica que es un “Paso público entre dos calles, algunas veces cubierto”.*

⁸⁰⁸ *El DLE señala que es un lugar o sitio público para pasearse, lo cual no aclara mucho. El punto 59 del Anexo I TRLTSV indica que paseo entra dentro de la definición de “zona peatonal” y por lo tanto está reservado a la circulación de peatones.*

⁸⁰⁹ *Su definición figura en el punto 64 del Anexo I del TRLTSV: “Paso a nivel. Cruce a la misma altura entre una vía y una línea de ferrocarril con plataforma independiente”.*

Una definición parecida la encontramos en la Convención sobre la circulación vial de Viena de 8 de noviembre de 1968: “i) Por “paso a nivel” se entiende todo cruce a nivel entre una vía y una línea de ferrocarril o de tranvía con plataforma independiente”.

Pero existe una definición más clarificadora en el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria (BOE núm. 171, de 18 de julio). En su art. 1.1.1.3 dedicado a las definiciones, señala: “31. Paso a Nivel (PN): Intersección entre una vía férrea y un camino o carretera, en el cual el tráfico ferroviario tiene preferencia”.

El art. 23.2b) TRLTSV y el 57.1.b) RGCir establecen quien tiene preferencia, señalando que la tienen: “Los vehículos que circulen por raíles sobre los demás usuarios”.

*El art. 41.1) TRLTSV indica que: “El conductor debe extremar la prudencia y reducir la velocidad al aproximarse a un paso a nivel o a un puente levadizo” y el art. 46.1) RGCir dispone: “Se circulará a velocidad moderada y, si fuera preciso, se detendrá el vehículo cuando las circunstancias lo exijan, especialmente en los casos siguientes: **h) Al aproximarse a pasos a nivel**, a glorietas e intersecciones en que no se goce de prioridad, a lugares de reducida visibilidad o a estrechamientos”.*

⁸¹⁰ *En la aplicación ARENA indica que es el “cruce o intersección al mismo nivel entre una carretera y una vía férrea que está dotado de barreras accionadas manualmente o en forma automática”.*

⁸¹¹ *En la aplicación ARENA indica que es el “cruce o intersección al mismo nivel entre una carretera y una vía férrea en el que no existe barrera”.*

⁸¹² *En algunas fincas con patio interior de las grandes ciudades todavía se conservan, en el arco de entrada, por el que accedían al patio interior, carros y coches de caballos, señales indicando “Paso de carruajes”*

⁸¹³ Paso de cebra.

⁸¹⁴ Paso de mediana.

⁸¹⁵ Paso de peatones, para peatones o paso peatonal.

⁸¹⁶ Paso de salida.

⁸¹⁷ Paso elevado o superior.

⁸¹³ El DLE lo define como: “En una vía pública, espacio marcado con rayas anchas paralelas a la acera, por el que, en ausencia de otra señal reguladora, pueden cruzar los peatones con preferencia sobre los vehículos”. En España ni el TRLTSV ni el RGCir reconocen esta palabra, aunque encontramos el término “cebreado” dos veces en el RGCir.

⁸¹⁴ Es la interrupción en la separación física entre los dos sentidos de circulación de una carretera de calzadas separadas, que facilita la comunicación entre ambas en casos singulares y de emergencia (Norma 3.1-IC –Trazado, de la Instrucción de Carreteras de 2016).

⁸¹⁵ Debería figurar dentro de las definiciones del Anexo I. Hay que leer la marca vial que figura en el art. 168 RGCir que se ocupa de las **marcas blancas transversales** para saber de qué se trata: “Una serie de líneas de gran anchura, dispuestas sobre el pavimento de la calzada en bandas paralelas al eje de ésta y que forman un conjunto transversal a la calzada, indica un **paso para peatones**, donde los conductores de vehículos o animales deben dejarles paso. No podrán utilizarse líneas de otros colores que alternen con las blancas”.

También encontramos una definición en términos muy parecidos en la Norma de Carreteras 8.2-IC Marcas Viales: “Una serie de líneas de gran anchura, dispuestas en bandas paralelas al eje de la calzada y formando un conjunto transversal a la misma, indica un paso para peatones, donde los conductores de vehículos o de animales deben dejarles paso”.

Tenemos que ir a la definición de peatón en el Anexo I TRLTSV para ver que un peatón es también quien conduce a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas. Está claro que si es un paso para peatones sólo lo pueden utilizar estos, pero debía haber indicado “cualquier tipo de ciclo”, porque si es una bicicleta tándem o un triciclo no se podría cruzar a pie llevándolos en la mano y tampoco incluye la posibilidad de que el VMP pueda llevarse empujado con la mano y el conductor pase a tener la consideración de peatón. Si la tendría si lo llevase sujeto y plegado.

La definición de paso de peatones no ha impedido que exista, por ejemplo, un paso de este tipo en la localidad de Cangas (Pontevedra) de 40 m en su parte más ancha. La definición tampoco prohíbe que se puedan pintar en diagonal. En algunos ayuntamientos las alternan con líneas de colores rojos o azules para acentuar su visibilidad y ante las críticas, algún técnico municipal ha señalado que lo que hay en el suelo no son rayas blancas y rojas, por ejemplo, sino un fondo rojo sobre el que se han pintado rayas blancas y eso, en su opinión, no va contra lo dispuesto en el RGCir, ya que este no obliga a respetar el “color natural” de la vía, es decir, no tiene por qué ser gris. También no dejan de ser pasos para peatones los pasos elevados y los pasos subterráneos, aunque no entren en la definición de aquellos.

Sin embargo, esta excusa no tiene validez ya que el art. 168.c) RGCir aclara que “No podrán utilizarse líneas de otros colores que alternen con las blancas” y el rojo o azul son colores, no el color natural de la superficie de la vía. Y además en el art 4.a) TRLTSV al referirse a la normativa técnica básica que afecta a la seguridad vial, debemos tener en cuenta que entre esa normativa está la Norma 8.2-IC, que incluye la marca vial “M-4.3” PASO PARA PEATONES, limita las opciones en el trazado de un paso de peatones ya que indica que se puede trazar en línea recta o diagonal, pero nunca en curva, después de recordar en el punto 3.6.3) que son de color blanco.

La Orden TMA/851/2021 por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados, los define como “los espacios situados sobre la calzada que comparten peatones y vehículos en los puntos de cruce entre itinerarios peatonales y vehiculares”.

En algunas normas se denominan pasos peatonales. Así la Norma EN 17210-2021 “**Accesibilidad y usabilidad del entorno construido**. Requisitos funcionales establece los requisitos que deben cumplir los entornos construidos, incluyendo los espacios urbanos, para poder ser considerados accesibles, impulsando la accesibilidad e igualdad de oportunidades”, señala que los semáforos de los pasos peatonales o pasos de cebras controlados deben emitir un sonido que indique cuando se puede cruzar para que no haya riesgos para las personas.

⁸¹⁶ Este término figura en el art. 91.2c) RGCir como el tramo de acera o arcén (cuando existen) que va desde la puerta de un inmueble o garaje hasta la calzada y en el art. 91.c) del Reglamento General de Carreteras como el espacio concreto donde se inicia la salida de un sitio o lugar.

⁸¹⁷ Paso elevado para peatones que suele cruzar vías importantes para facilitar pasar de una acera a otra o bien para comunicar en autopistas o autovías una estación de servicio con instalaciones a ambos lados de la vía.

⁸¹⁸ Paso para ciclistas.

⁸¹⁹ Paso para peatones (o paso de peatones).

⁸²⁰ Paso rebajado.

⁸²¹ Paso subterráneo o inferior.

⁸²² Pavimento.

⁸²³ Peaje urbano.

⁸²⁴ Peaje.

⁸²⁵ Pendiente.

⁸²⁶ Perfil irregular.

⁸¹⁸ El art. 168.d) RGC dispone: “Marca de paso para ciclistas. Una marca consistente en dos líneas transversales discontinuas y paralelas sobre la calzada indica un paso para ciclistas, donde éstos tienen preferencia”. En este caso no se prohíbe que se puedan utilizar otros colores que alternen con las blancas y ni siquiera exige que sean blancas, aunque la Norma 8.2-IC Marcas Viales, señala que las marcas, si no se indica otra cosa, serán blancas.

⁸¹⁹ Ver paso de peatones.

⁸²⁰ Este término figura en el art. 91.d) del RGCir. Parte de la acera cuya superficie horizontal es más baja que en el resto, con el fin de facilitar el tránsito de sillas de ruedas.

⁸²¹ Lugar o sitio por donde se pasa, caminando bajo tierra, de una parte, a otra.

⁸²² En el apartado 10, dedicado a las definiciones, de la ORDEN FOM/3460/2003, de 28 de noviembre, por la que se aprueba la Norma 6.1C Secciones de Firme, de la Instrucción de Carreteras (BOE de 12.12.2003) indica que es la “Parte superior de un firme, que debe resistir los esfuerzos producidos por la circulación, proporcionando a ésta una superficie de rodadura cómoda y segura”.

⁸²³ Pago por el acceso en un vehículo particular a determinados espacios dentro de un casco urbano. Es muy conocido el peaje que se paga por acceder al centro de Londres. Los conductores que circulen por la zona central de la capital británica deben pagar 11,5 libras cada día, un sistema que también han implantado ciudades como Oslo, Estocolmo, Singapur o Milán. Existen excepciones para ciertos vehículos y personas. Aunque da la impresión de que sólo favorece a los ricos puede ser socialmente aceptable si el dinero obtenido se destina a la mejora del transporte público. También se quieren favorecer los vehículos eléctricos y a los vehículos que transporten más de 1 persona.

⁸²⁴ **Se denomina peaje** al pago que se efectúa como derecho para poder circular por una carretera. Puede pagarse de varias formas:

- **Sistema de peaje abierto:** Es aquel donde el usuario abona la tasa en el ingreso de la carretera afectada a este sistema, independientemente del kilometraje recorrido.
- **Sistema de peaje cerrado:** Consiste en mantener controles de acceso a la carretera y tasas proporcionales a las distancias recorridas, en módulos establecidos, efectuándose el pago en cada salida.
- **Sistema de viñeta:** Se paga el peaje por tiempo, es decir, por meses o años y se controla con una viñeta situada en el parabrisas del vehículo.

Instalación de peaje dinámico. Se utiliza un sistema OBE o similar: Se lleva instalado en el vehículo un transmisor que se comunica con un detector situado a la entrada del peaje. Se denomina OBE (On Board Equipment), TAG, Teletac, OBU (On Board Unit), etc. Es muy cómodo para el usuario, aunque el servicio se cobra regularmente como gasto de mantenimiento del transmisor. Se cobra a través del banco incluido el alquiler del transmisor.

⁸²⁵ **Inclinación de una rasante descendente en el sentido de avance.** (Norma 3.1-IC, Trazado, de la Instrucción de Carreteras-2016).

El RGCir en su artículo 63 señala que se considera un tramo de gran pendiente aquel que tiene una inclinación mínima del 7% y regula como deben proceder dos vehículos que se encuentran en uno de esos tramos y no pueden pasar al mismo tiempo. Señala que “la preferencia de paso la tendrá el vehículo que circule en sentido ascendente, salvo si éste pudiera llegar antes a un apartadero establecido al efecto”.

En Francia, un vehículo pesado siempre tiene preferencia frente a un vehículo ligero y si en un tramo de gran pendiente no pueden pasar a la vez un autobús o autocar y un camión, el camión siempre está obligado a retroceder, tanto subiendo como bajando.

⁸²⁶ En Iberoamérica prefieren usar la señal de “perfil irregular” para referirse a la existencia de “resaltos” o “badenes”.

⁸²⁷ *Pista.*

⁸²⁸ *Pista-bici electrificada.*

⁸²⁹ *Plaza de circulación giratoria.*

⁸³⁰ *Plaza de estacionamiento.*

⁸³¹ *Plaza.*

⁸³² *Plazuela o plazoleta.*

⁸³³ *Pontón transbordador.*

⁸³⁴ *Precintado.*

⁸³⁵ *Pretil.*

⁸³⁶ *Progresión normal.*

⁸³⁷ *Puente de pontones.*

⁸²⁷ *Ese mismo Decreto la define como: “Toda vía pública destinada a la circulación de vehículos de determinadas características”.*

⁸²⁸ *Vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado independiente de las carreteras, cuyo suelo está compuesto de módulos de hormigón rellenos de paneles solares. Están recubiertos de una capa de vidrio templado de 1 cm de espesor, capaz de aguantar, incluso, el paso de un camión. Dado que los paneles están en una posición fija su rendimiento es un 30% inferior a los que se instalan en los tejados. Para obtener la mayor energía posible se instalan en ángulo para permitir que el agua se lleve la suciedad. Se empezaron a instalar en los Países Bajos en 2014 y en Alemania en 2018. La energía que producen se prevé que se utilice para iluminar las vías, para combatir el hielo en la calzada, para ayudar en la recarga de vehículos eléctricos, etc.*

⁸²⁹ *El artículo 87.c.1) del RGCir la considera equivalente a glorieta a efectos de adelantamiento.*

⁸³⁰ *Es la porción de suelo urbano adosado a una acera, destinado al estacionamiento de un vehículo.*

⁸³¹ *El DLE la define como el “lugar ancho y espacioso dentro de un poblado, al que suelen afluir varias calles”.*

⁸³² *Plaza pequeña.*

⁸³³ *Figura en el apdo. b) del art. 146 RGCir, que se ocupa de los semáforos circulares para vehículos. Se refiere al muelle de madera, muchas veces flotante, o a la plataforma de acceso a un barco de pontones o a un transbordador. Un barco de pontones es un barco plano que está sustentado en flotadores. Suele comunicar orillas en trayectos cortos, en bahías, lagos o ríos.*

Un transbordador (también llamado ferry) es una embarcación que enlaza dos puntos llevando pasajeros y a veces vehículos, normalmente en horarios programados.

⁸³⁴ *No existe en la ley o en sus reglamentos una definición clara de precintado. Viene a ser una cinta o pegatina sellada que se utiliza para cerrar los accesos a un vehículo de motor evitando su puesta en funcionamiento.*

El DLE lo califica de “Ligadura o señal sellada con que se cierran cajones, baúles, fardos, paquetes, legajos, puertas, cajas fuertes, etc., con el fin de que no se abran sino cuando y por quien corresponda legalmente”.

⁸³⁵ *Barrera de seguridad específicamente diseñada para bordes de tableros de puentes con el fin de evitar la caída de los vehículos al vacío.*

Véase la Orden Circular 35/2014 sobre criterios de aplicación de sistemas de contención de vehículos.

El DEL también denomina pretil a la calzada o paseo a lo largo del muro o sistema de contención de vehículos.

⁸³⁶ *El “Manual del Conductor” editado por la DGT la define como el movimiento normal de un vehículo dentro de la corriente circulatoria adaptándose al ritmo general de esa corriente, sin alteraciones con respecto a su posición en la calzada.*

⁸³⁷ *Un **puente de pontones** o puente flotante es una infraestructura de madera que consiste en una serie de embarcaciones colocadas en hilera con una serie de paneles en su parte superior para permitir el tránsito de personas o vehículos de una orilla a otra de un río o bahía. En los siglos XIX y XX los **puentes de pontones** o de barcas empezaron a fabricarse de otros materiales, como hierro, acero u hormigón ligero.*

El puente de pontones o de barcas se configura como un puente flotante, capaz de adaptarse a las subidas y bajadas de la marea, con la desventaja de que no permite el paso por su parte inferior de embarcaciones. Es una alternativa más barata que los puentes de piedra o hierro para determinados casos, aunque cuando son de madera exigen un mantenimiento periódico.

⁸³⁸ *Puente levadizo.*

⁸³⁹ *Puente móvil.*

⁸⁴⁰ *Puente.*

⁸⁴¹ *Puertas “antiatasco”.*

⁸⁴² *Punto negro.*

⁸⁴³ *Quita miedos.*

⁸⁴⁴ *Radar.*

⁸⁴⁵ *Radar anti ruido.*

En España han sido sustituidos por estructuras permanentes, pero aún existen en algunos países.

⁸³⁸ *Definición contenida en la señal P-5, aunque con el nombre anticuado de “puente móvil”: un puente que puede ser levantado o girado, interrumpiéndose así temporalmente la circulación.*

⁸³⁹ *Puente que levanta su plataforma o la mueve lateralmente para permitir, generalmente, el paso de barcos.*

⁸⁴⁰ *El Código de la Circulación lo definía como: “Obra que permite el paso sobre las corrientes de agua, barrancos, fosos o depresiones del terreno” y El Decreto de 22.07.1958 (BOE núm. 223, de 17 de setiembre) lo califica como: “Toda obra que permite el paso sobre corrientes de agua, depresiones del terreno, o sobre otras vías”.*

⁸⁴¹ *Los pasos de barrera en las medianas –o transfer en el argot de la carretera– se pueden abrir en todo tipo de vías, por motivos y en situaciones diversas, especialmente en momentos de mucha congestión –fines de semana, operaciones especiales...– en los accesos a grandes ciudades, para ganar un carril adicional en el sentido contrario. Se denominan puertas “antiatasco” y se utilizan en incidencias por accidentes. En estos casos, permiten el cambio de sentido o de calzada a los vehículos de emergencia, las ambulancias y los bomberos, facilitando el acceso a los heridos en siniestros.*

Cuando se producen situaciones climatológicas adversas, los pasos en las medianas facilitan el recorrido de los vehículos de mantenimiento y de las máquinas quitanieves. Y de las grúas cuando hay vehículos accidentados o atravesados que cortan la circulación, operaciones que pueden llevar horas. Cuando hay un accidente con muchos vehículos implicados, facilita la atención de las víctimas y la restitución de la circulación en el menor tiempo posible y además son especialmente necesarios en autopistas de peaje, donde las distancias entre las salidas son mayores. Levantar un tramo de bionda es un trabajo costoso, algunas hay que moverlas con una grúa. Lo hacen los operarios de mantenimiento de las carreteras y los agentes le dan apoyo de seguridad y luego se baliza el carril en sentido contrario.

En sus planes de actuación para mantener la fluidez del tráfico, las autoridades con competencia en materia de tráfico contemplan la apertura de las medianas y estos operativos se llevan a cabo de forma coordinada entre los Centros de Gestión de Tráfico, y los agentes de Tráfico, que aportan información de primera mano desde la carretera y sugieren las medidas más adecuadas a cada situación.

⁸⁴² *La definición técnica de Punto Negro está recogida en la Instrucción 01/TV-29 de la DGT. En esta Instrucción se considera Punto Negro “aquel emplazamiento perteneciente a una calzada de una red de carreteras en el que durante un año natural se hayan detectado 3 o más accidentes con víctimas con una separación máxima entre uno y otro de 100 m.” Es importante señalar que esta definición puede diferenciarse de la establecida por otras entidades que realizan tareas de señalamiento de tramos de concentración de accidentes. Esto implica que la calificación de un punto o tramo como Punto Negro puede ser diferente y, por tanto, el mapa nacional de Puntos Negros que se genere, no coincida.*

El Diccionario del español jurídico de la Real Academia Española y el Consejo General de Poder Judicial se define, de forma muy parecida a la Instrucción de la DGT, como: “Tramo de carretera en el que durante un año natural se han producido tres o más accidentes con víctimas con una separación máxima entre uno y otro de cien metros”.

⁸⁴³ *Son diversos sistemas de seguridad pasiva que tienen un gran componente psicológico y que se colocan en curvas peligrosas y vías que circulan por una zona acantilada. Pueden ser biondas, hiladas de piedra, etc.*

⁸⁴⁴ *Radar (Radio Detection And Ranging), es un dispositivo que se utiliza principalmente para controlar la velocidad de los vehículos. En tráfico se utilizan un tipo de ellos, los cinemómetros, que emplean ondas de radio-frecuencia o láser, el cual se aplica al movimiento basado en la medición de velocidad de un objeto en tiempo real.*

⁸⁴⁵ *Posiblemente los veremos pronto en España y la futura Ley de Seguridad Vial debería tenerlos en cuenta, son los radares anti-ruido. En Francia, “Bruitparif”, el observatorio del ruido en Isla de Francia tiene previsto colocar radares anti-ruido, especialmente dirigidos a las motocicletas.*

⁸⁴⁶ *Rampa.*

⁸⁴⁷ *Rasante.*

⁸⁴⁸ *Rebasar / Rebasamiento.*

⁸⁴⁹ *Recta.*

⁸⁵⁰ *Red “E”.*

⁸⁵¹ *Red arterial de una población o grupo de poblaciones.*

⁸⁵² *Red de carreteras.*

⁸⁵³ *Red Transeuropea de Carreteras.*

⁸⁵⁴ *Red Vial.*

⁸⁵⁵ *Resalto.*

⁸⁵⁶ *Reserva de vía pública.*

⁸⁵⁷ *Rigola.*

⁸⁵⁸ *Ronda o ronda de circunvalación.*

⁸⁴⁶ *Inclinación de una rasante ascendente en el sentido de avance. (Norma 3.1-IC- trazado de 2016)*

⁸⁴⁷ *El Decreto de 22.07.1958 (BOE núm. 223, de 17 de setiembre) la definía como: “la inclinación sobre la horizontal de un tramo de calle o carretera”.*

Es una línea que describe el alineamiento vertical de un camino o carretera.

⁸⁴⁸ *Falta la definición de “rebasamiento”. El art. 38 del TRLTSV recoge el rebasamiento a vehículos inmovilizados y el art. 88 RGCir incluye el supuesto anterior y añade el rebasamiento a obstáculos en el camino, aunque sea necesario utilizar, en ambos casos, parte del sentido contrario.*

⁸⁴⁹ *El Código de la Circulación de 1934 la definía como el “tramo de vía urbana o interurbana que no cambia de dirección” y El Decreto de 22.07.1958 (BOE núm. 223, de 17 de setiembre) la definía como: “Tramo de la vía pública que no cambia de dirección”.*

⁸⁵⁰ *La Red internacional “E” consiste en un sistema de carreteras implantado por el Acuerdo Europeo sobre las principales arterias internacionales, firmado en Ginebra el 17 de noviembre de 1975 y sus enmiendas.*

⁸⁵¹ *Según el artículo 122 del Reglamento General de Carreteras, son el conjunto de tramos de carreteras actuales o futuros que establezcan de forma integrada la continuidad y conexión de los distintos itinerarios de interés general del Estado, o presten el debido acceso a los núcleos de población afectados.*

⁸⁵² *Conjunto de carreteras situado en una determinada área.*

⁸⁵³ *Su definición figura en el art. 3 del Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado: La red de carreteras identificada en el Reglamento (UE) 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión núm. 661/2010/UE*

⁸⁵⁴ *En España es sinónimo de red de carreteras.*

⁸⁵⁵ *No figura en el TRLTSV, pero aparece 6 veces en el RGCir. Es una elevación convexa en el pavimento de una vía.*

⁸⁵⁶ *El ayuntamiento de Benidorm la define en su ordenanza de movilidad de 2014 como “la acotación de una determinada zona de estacionamiento en la calzada para un aprovechamiento privativo por parte de los usuarios autorizados, la cual estará sujeta a la exacción de la tasa fiscal correspondiente”.*

⁸⁵⁷ *Faja de adoquines, losetas u otro material en forma de canaleta que se coloca, generalmente junto al encintado de las aceras, para conducir el agua de lluvia.*

Cuando la rigola se sitúa en el encuentro de un vado peatonal y la calzada, su morfología no puede suponer una barrera para los peatones, utilicen o no silla de ruedas.

⁸⁵⁸ *Vía pública que rodea total o parcialmente una población enlazando las carreteras que afluyen a ella. (Norma 3.1-IC de la Instrucción de carreteras-1964). A veces, enlaza sólo calles o avenidas. Ha desaparecido de la Norma 3.1 en la versión de 2016.*

⁸⁵⁹ Rotación de los aparcamientos.

⁸⁶⁰ Retrovisor.

⁸⁶¹ Rúa.

⁸⁶² Salida de vía.

⁸⁶³ Senda.

⁸⁶⁴ Semáforo.

⁸⁶⁵ Sendero.

⁸⁵⁹ Acción de alternar los lugares de estacionamiento.

⁸⁶⁰ Sólo encontramos una referencia indirecta en el artículo 13.2 del TRLTSV, cuando al referirse a las normas generales de conducción, señala que, “el conductor de un vehículo está obligado a mantener (...) el campo necesario de visión”. Llama la atención que un dispositivo tan importante para la conducción no aparezca siquiera en el Anexo I que se ocupa de las definiciones. El mal estado de los retrovisores o su ausencia sería denunciable por el artículo 76, letra o) de la Ley por “circular con un vehículo que incumpla las condiciones técnicas reglamentariamente establecidas, salvo que sea calificada como muy grave”, y el reglamento al que se refiere sería el de vehículos o también se podría tener en cuenta el 18.1 del RGCir que establece la obligación legal del conductor de mantener el campo necesario de visión, y que en punto 18.4 dispone que “las infracciones a este precepto tendrán la consideración de graves conforme se prevé en el texto legal”.

El RGCir al referirse a la visibilidad en el vehículo, indica en uno de sus párrafos que “únicamente se permitirá circular con láminas adhesivas o cortinillas contra el sol en las ventanillas posteriores cuando el vehículo lleve dos espejos retrovisores exteriores que cumplan las especificaciones técnicas necesarias”. Con lo que vemos que aparece el término retrovisores, pero sin darle la importancia que merece,

La definición de retrovisor la encontramos en el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, cuyo Anexo III, titulado “Espejos retrovisores”, define, clasifica y detalla las exigencias en función del tipo de vehículos. Así, el retrovisor resulta ser un “dispositivo que tiene por finalidad permitir, en el campo de visión definido en la reglamentación vigente (...), una visibilidad clara hacia atrás y hacia los lados del vehículo, exceptuándose los dispositivos complejos tales como los periscopios”.

Es interesante consultar el **Manual de Procedimiento de Inspección de las Estaciones ITV** (última versión 20.05.2023) cuyo apartado 2.9 detalla que retrovisores deben tener los vehículos de las categorías M, N y O.

⁸⁶¹ Este término es definido en el DEL como “Calle de un pueblo” o “Camino carretero (para el tránsito de carruajes), lo que no es del todo cierto porque hay ciudades de Castilla y León, como sucede en Zamora, que lo utilizan al rotular sus calles. Por otra parte, se mantiene en Galicia y Portugal, en idioma gallego-portugués, con el significado de calle.

⁸⁶² Cuando la trayectoria del vehículo continúa fuera de la calzada contra la voluntad de su conductor. Pueden producirse en vías sin cuneta, y en este caso serían simples despistes, salidas de vía a desnivel con precipitación, con la posibilidad de que se produzca un vuelco, un tonel, un salto, etc., o salidas de vía con choque o con raspado con las paredes de un talud.

⁸⁶³ Debería definirse, ya que figura en las definiciones de autopista y autovía y como parte del término “senda ciclable”. En algunos casos se encuentra pavimentada, aunque normalmente, tal como la define el DEL, es un camino más estrecho que la vereda, abierto principalmente por el tránsito de peatones y del ganado menor. Una senda ciclable es compartida por ciclistas y peatones.

⁸⁶⁴ El término figura varias veces en el TRLTSV y en el RGCir. Según el DLE es “un aparato eléctrico de señales luminosas para regular la circulación”. El primero se instaló en Londres en 1868.

La principal función de un semáforo es facilitar la circulación de vehículos y peatones, de manera que crucen de forma alterna, ordenada y segura, por una intersección.

⁸⁶⁵ El Decreto 11/2005, de 15 de febrero, por el que se crea la Red Canaria de Senderos regula las condiciones para la ordenación, homologación y conservación de los senderos en la Comunidad Autónoma de Canarias, y se ocupa, en su artículo 2, de su definición:

“**Sendero:** itinerario, tradicional o no, en forma de caminos, sendas, pistas o cañadas de titularidad pública local, de uso pedestre, a través del cual se pueden visitar lugares considerados de interés paisajístico, ambiental, cultural, histórico, religioso, turístico o social”.

En este caso, el concepto ya no se vincula a los usos agrícolas sino a la creación de una red viaria que facilite el tránsito de tipo turístico, naturalista o deportivo.

⁸⁶⁶ Sendero de Gran Recorrido o Sendero GR

⁸⁶⁷ Sentido de la circulación.

⁸⁶⁸ Señal vertical o señalización vertical.

⁸⁶⁹ Servicio de autobuses «hop on-hop off».

⁸⁷⁰ Servicio de estacionamiento regulado (SER).

⁸⁷¹ Sistema de alerta de tráfico cruzado.

⁸⁷² Sistema de señalización variable.

⁸⁷³ Situado.

⁸⁶⁶ Sendero de Gran Recorrido o sendero GR es la denominación que recibe aquel sendero de una red europea de caminos, presente principalmente en Francia, España, Bélgica y Países Bajos. Pensados para caminatas de más de dos jornadas, tienen generalmente una longitud mayor de 50 kilómetros. El Camino Francés (GR 65) es la ruta a Santiago por excelencia, el itinerario más conocido, transitado y mejor acondicionado de todos los caminos que llevan a la ciudad compostelana.

En España la red es mantenida por la Federación Española de Deportes de Montaña y Escalada. Muchos de los senderos de Gran Recorrido forman a su vez parte de otra red mayor, los Senderos Europeos de Gran Recorrido, que son competencia de la European Rambler's Association. Los senderos de Gran Recorrido están señalizados mediante unas marcas características consistentes en una raya blanca sobre otra roja y que se suelen pintar sobre troncos de árboles, piedras o sobre soportes específicos. Existen diversas variantes de estas marcas para indicar continuidad, cambio de dirección o dirección equivocada.

⁸⁶⁷ Orientación de la marcha de un vehículo en una vía de circulación. Las calles y carreteras pueden ser: de circulación simple (en un solo sentido) y doble (sentidos opuestos). En este segundo caso, las calzadas de circulación en cada sentido pueden estar separadas (por una mediana, terraplén, etc.), como ocurre en las autopistas y autovías. Es importante este detalle porque las carreteras convencionales pueden ser señalizadas a una velocidad máxima de 100 km/h cuando tienen los sentidos de circulación separados físicamente.

“Cambio de sentido de la marcha”, significa dar media vuelta, por el mismo camino, pero hacia atrás, es decir, por la misma dirección.

⁸⁶⁸ Es el conjunto de placas, debidamente sustentadas, que tienen por misión advertir, regular e informar a los usuarios en relación con la circulación o con los itinerarios.

⁸⁶⁹ Es una modalidad de transporte turístico que contempla unas rutas turísticas que cuentan con horarios, frecuencias de paso y una serie de paradas en los que los usuarios suben y bajan de los autobuses a discreción. Esta concreta modalidad no guarda entera correspondencia con la figura del transporte turístico descrita en el artículo 110 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

⁸⁷⁰ “Consiste en regular los espacios de aparcamiento en la vía pública, fijando unos tiempos máximos de permanencia, mediante la emisión de un título que habilitará para el estacionamiento en los términos contemplados en este Reglamento”. (Reglamento Municipal del Servicio de Estacionamiento Regulado en Superficie de la Ciudad de Zaragoza).

“El Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas de la vía pública en la ciudad, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos” (Ordenanza de movilidad de Madrid).

⁸⁷¹ Funciona al dar marcha atrás y cuando existe visibilidad limitada de la situación del tráfico, la alerta de tráfico cruzado (parte del sistema de detector de ángulos muertos) detecta vehículos que se aproximan y emite un aviso sonoro. La tecnología enciende un aviso en el espejo retrovisor izquierdo o derecho, según por dónde se aproxime el vehículo.

Está diseñado para advertir sobre los vehículos que se aproximan a la parte trasera del coche desde el lateral cuando la transmisión está en reversa. Eso sí, el sistema no es un reemplazo para revisar los espejos interiores y exteriores y mirar encima del hombro antes de retroceder lentamente para salir de un estacionamiento.

⁸⁷² Es un conjunto de elementos de señalización e información, en tiempo real, que, instalados en las infraestructuras viarias, tienen como misión advertir, regular, informar y guiar a los usuarios de las mismas sobre las condiciones variables o circunstanciales tales como tráfico, meteorología, obras, medidas de seguridad, etc.

⁸⁷³ Este término aparecía en el Código de la Circulación de 1934: “Lugar donde se autoriza el estacionamiento de vehículos comerciales, en espera de que sean solicitados sus servicios”.

⁸⁷⁴ *Sobrepasar / Sobrepaso.*

⁸⁷⁵ *Suelo urbano.*

⁸⁷⁶ *Tajea o tarjea.*

⁸⁷⁷ *Telepeaje o peaje dinámico*

⁸⁷⁸ *Templado o calmado del tráfico.*

⁸⁷⁹ *Tiempo prudencial.*

⁸⁸⁰ *Tráfico.*

Todavía figura como equivalente a “parada” en el art. 21 del vigente Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros (BOE núm. 89, de 13 de abril).

⁸⁷⁴ El RGCir contempla varias situaciones que no considera adelantamiento ni rebasamiento. Así, por ejemplo, el art. 83.3) del RGCir indica que “En todo tramo de vía en que existan carriles de aceleración o deceleración o carriles o partes de la vía destinadas exclusivamente al tráfico de determinados vehículos, **tampoco se considerará adelantamiento** el hecho de que se avance más rápidamente por aquellos que por los normales de circulación, o viceversa”.

Por ello sería importante que se contemplase la definición de “sobrepasar” y “sobrepaso”.

En la ley de tránsito de Chile “sobrepasar” es la maniobra mediante la cual un vehículo pasa a otro u otros que circulan en el mismo sentido sin traspasar el eje de la calzada.

⁸⁷⁵ Suelo urbano es aquel que se encuentra en la ciudad o en el que existe un cierto desarrollo urbano por la existencia de ciertos servicios urbanísticos básicos (como puede ser luz, agua, saneamiento y acceso rodado) o cierta agrupación de edificaciones (aunque carezcan de los servicios urbanísticos básicos). (Alejandro J. Criado Sánchez).

⁸⁷⁶ Una tajea o tarjea es una obra de paso (empleando un término más técnico), o alcantarilla (nombre común que se suele utilizar habitualmente). Es una construcción que permite el drenaje transversal de las aguas superficiales bajo otra infraestructura, como un camino, carretera o vía férrea. Fue una de las 4 primeras señales de tráfico referidas a los obstáculos en la vía como Anexo C en el Convenio Internacional relativo a la circulación de automóviles, firmado en París el 11 de octubre de 1909. Allí figuraba con el nombre de “tarjea transversal” y se refería a canales transversales en la calzada que no estaban cubiertos.

⁸⁷⁷ Es el sistema de pago más moderno en las autopistas de peaje. Este sistema permite abonar el peaje sin detenerse en las cabinas. Consiste en la identificación del usuario que pasa por una vía determinada de la estación de peaje gracias a un pequeño transmisor (transponedor) instalado en el vehículo. Este transmisor es reconocido por una antena colocada en las vías que aceptan este sistema de pago. Este pequeño transmisor recibe diferentes denominaciones: OBE (On Board Equipment), TAG, Teletac, OBU (On Board Unit), etc. Las sociedades concesionarias de autopistas de peaje han llegado a un acuerdo por el que ha desarrollado un servicio único de Telepeaje en toda España que se denomina: VIAT.

El 03.12.2018, el Comité de Transportes y Turismo del Parlamento Europeo dio luz verde a un sistema único de telepeaje en la Unión Europea. Los conductores podrán cruzar los diferentes países de la UE con un único contrato y un único sistema de Telepeaje. Además, se mejorará el intercambio de información entre los Estados miembro de las infracciones que se cometan en las vías de peaje. Estará en vigor en 2023.

La patronal SEOPAN que agrupa a las grandes empresas constructoras de infraestructuras y las principales concesionarias de autopistas han llegado a un acuerdo para facilitar los dispositivos de telepeaje a mejor precio a aquellos **conductores con algún tipo de discapacidad** que les implique la obtención de algunos de los siguientes códigos (incluyendo sus respectivos subcódigos) contemplados en el apartado 12 del carnet de conducir: 02 Prótesis auditiva/ayuda a la comunicación; 03 Prótesis/órtesis del aparato locomotor; 10 Transmisión adaptada; 15 Embrague adaptado; 20 Mecanismo de frenado adaptado; 25 Mecanismo de aceleración adaptado; 30 Mecanismos combinados; 35 Disposición de mandos adaptados; 40 Dirección adaptada; 43 Asiento del conductor adaptado, 44 Adaptaciones de la motocicleta. (Fuente: ABC.ES 27.11.2015).

⁸⁷⁸ Es el conjunto de medidas encaminadas a reducir la intensidad y velocidad de los vehículos hasta hacerlos plenamente compatibles con las actividades que se desarrollan en el viario sobre el que se aplica.

⁸⁷⁹ Produce inseguridad jurídica no conocer lo que se estima como “tiempo prudencial”.

⁸⁸⁰ El DLE lo define como circulación de vehículos o como el movimiento o tránsito de personas, mercancías, etc., por cualquier medio de transporte. El TRLTSV y el RGCir utilizan este término, casi en exclusiva, para referirse a la circulación de vehículos, prefiriendo el término “tránsito” al ocuparse de peatones y animales. En español se refería inicialmente al movimiento de mercancías por los caminos y de ahí fue pasando a convertirse en sinónimo de circulación.

⁸⁸¹ Tramo de alto potencial de mejora de la seguridad (TAPM).

⁸⁸² Tramo de concentración de accidentes (TCA).

⁸⁸³ Tránsito.

⁸⁸⁴ Trocha.

⁸⁸⁵ Túnel y falso túnel.

⁸⁸⁶ Túnel inteligente.

⁸⁸¹ Su definición figura en el Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado (BOE núm. 61, de 12 de marzo) como: “16. Tramo completo de carretera con un alto potencial de ahorro de los costes originados por los accidentes en el que se espera que una mejora de la infraestructura sea altamente efectiva”.

También se halla esa definición en la Orden Circular 30/2012 por la que se aprueban las directrices de los procedimientos para la gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la red de carreteras del Estado.

⁸⁸² Su definición legal figura en el Real Decreto 345/2011 sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado, en su art. 3 dedicado a las definiciones: “13. Tramo de carretera de longitud no superior a 3 km, salvo excepciones justificadas, que lleve en explotación más de tres años, en el que las estadísticas de accidentes registrados indican que el nivel de riesgo de accidente es significativamente superior al de aquellos tramos de la red con características semejantes”.

Sorprende que, habiendo víctimas en determinados tramos, se tenga que esperar 3 años para que el Estado se entere del exceso de accidentalidad en un tramo de carretera de su titularidad.

Este RD se reformó mediante el RD 61/2022 para así cumplir con las directrices europeas, lo que implica respetar el plazo máximo contenido en la Disposición Final Tercera (antes del 01.01.2024) para que las administraciones a cargo de las vías las inspeccionen. Hasta ahora eran asociaciones no gubernamentales sin ánimo de lucro como EuroRAP las que se encargaban de esta tarea ante la ausencia de suficiente implicación por parte de los titulares de las vías, más allá de lo recogido en la Orden Circular 30/2012 y su modificación por la Orden Circular 39/2017, de la Dirección General de Carreteras. Esta circular además de contener la misma definición de lo que es un TCA sirvió para aprobar las directrices de los procedimientos para la gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la red de carreteras del Estado.

Por su parte, la DGT los define como “aquellos tramos de la red que presentan una frecuencia de accidentes significativamente superior a la media de tramos de características semejantes, y en los que, previsiblemente, una actuación de mejora de la infraestructura puede conducir a una reducción efectiva de la accidentalidad”.

En Francia añaden el término “corporales” después de accidentes, es decir, no incluyen los accidentes con sólo daños materiales.

Vemos como el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urban se limita a poner un cartel, aunque sea acompañado del aviso de la existencia de un radar. Además, señala en ese mismo punto que un TCA sólo puede tener un máximo de 3 km de longitud y vemos que hay señales que indican que el TCA tiene, por ejemplo, 8 km de longitud. La Fundación RACE presentó al inicio de 2025 el informe de Evaluación del Estado de la Red de Carreteras del Estado 2021-2023. En él se ha encontrado un riesgo elevado de peligrosidad en 2.838 kilómetros de los 25.742 kilómetros de vías analizados. De los 82 tramos de Riesgo Elevado localizados, 21 son considerados “negros” (riesgo alto) y 61 “rojos” (riesgo medio-alto).

⁸⁸³ El DEL lo define como la actividad de personas y vehículos que pasan por una calle, una carretera, etc. El TRLTSV y el Reglamento General de Circulación tienden a utilizar este término cuando se refieren a personas y animales y reservan prácticamente la palabra “tráfico” para la circulación de vehículos. La CE también reserva la palabra “tránsito” para “lugares de tránsito público” en el art. 21 y, de nuevo, para referirse a peatones.

⁸⁸⁴ Camino estrecho que se utiliza como atajo. También puede referirse a un camino entre la maleza.

⁸⁸⁵ El DEL define “túnel” como “Vía subterránea **abierta artificialmente** para el paso de personas y vehículos.”

Un falso túnel es una infraestructura que se construye cuando un obstáculo natural de escasa altura debe ser atravesado por una carretera, de forma que no resulta conveniente perforar un túnel debido al escaso recubrimiento y al riesgo de que la construcción de una trinchera convencional pueda provocar desprendimientos. En otras ocasiones, la construcción de falsos túneles se justifica simplemente en la necesidad minimizar el impacto ambiental de la vía de comunicación, especialmente cuando el trazado pasa cerca de zonas urbanas.

⁸⁸⁶ Es un túnel con capacidad de conectarse con los vehículos gracias a las comunicaciones C-V2X (celular vehicle-to-everything), la sensorización IoT (Internet of Things) y el edge computing de la red 5G. Integra sensores medioambientales, cámaras de detección de incidencias, lectores de matrículas y datos sobre mercancías peligrosas

⁸⁸⁷ Turbo glorieta.

⁸⁸⁸ Vado.

⁸⁸⁹ Variante de población.

⁸⁹⁰ Velocidad.

⁸⁹¹ Velocidad aconsejada o recomendada.

⁸⁸⁷ No están reguladas en el RGCir, pero se están instalando en algunos lugares de España. La turbo glorieta, tiene el aspecto de una isla central de forma no circular, que canaliza el tráfico desde las entradas y a lo largo de la calzada anular según el destino que se quiera seguir. Con este diseño se elimina la preferencia del carril exterior, y todos los carriles pasan a tener utilidad, siendo el propio carril el que guía al conductor hacia la salida previamente seleccionada.

⁸⁸⁸ El DLE lo define como "modificación de las aceras y bordillos de las vías públicas para facilitar el acceso de los vehículos a los locales y viviendas". La normativa de tráfico tendría que referirse no sólo a la obra sino también al espacio longitudinal que comprende el vado.

Podemos decir que se trata de la zona de la vía pública señalizada como tal, en horario temporal o permanente, en la que se accede a inmuebles y solares en la que se prohíbe estacionar para permitir el acceso o la salida de los vehículos que lo utilicen. El TRLTSV señala en su art. 40.2.f) que está prohibido estacionar delante de un vado señalizado correctamente.

El vado no es una reserva de estacionamiento en superficie, sino, simplemente, una zona que debe permanecer libre, en todo momento, para que pueda entrar o salir el vehículo o vehículos que lo utilicen.

Un vado legal y por lo tanto autorizado se señaliza con la señal R-308 e (Estacionamiento prohibido en vado. Prohíbe el estacionamiento delante de un vado) y esta señal obliga a su cumplimiento por parte de todos los conductores de vehículos, sin excepciones, incluido al propietario del vado. Si no fuera así, estaríamos ante una reserva de un espacio público para obtener un beneficio privado, lo que supondría un privilegio frente a los demás conductores.

Esta autorización permite el paso fluido a sus titulares (por ejemplo, una comunidad de vecinos) pero no les concede ningún tipo de competencia sobre esa plaza de estacionamiento que queda sin usar al estar operativo el vado. Es decir, aunque la autorización de vado permanente pertenezca al garaje o negocio del solicitante, no puede estacionar en ese trozo de calzada. La multa por hacerlo, por mucho que sea el del autorizado, será de 200 euros, de acuerdo al art. 76.d) TRLTSV. Además, en el momento en el que se interpone la sanción, es imposible que los agentes sepan que el conductor de ese vehículo es el mismo que solicitó en su momento la autorización del vado. Si se ocupase el vado por parte del único titular del mismo, sería infracción grave por el art. 76.c) (utilización de los carriles) aunque podría presentar alegaciones indicando que no ha perjudicado gravemente la circulación y solicitar, por ello, que se aplicase el art. 75 TRLTSV y ser considerase infracción leve.

En algunos ayuntamientos se otorgan, utilizando para ello una ordenanza municipal, permisos para estacionar un vehículo concreto delante de una vivienda, colocando la matrícula autorizada en un panel complementario debajo de la señal de vado. El RGCir establece en el artículo 93.2 que "en ningún caso podrán las Ordenanzas Municipales oponerse, alterar, desvirtuar o inducir a confusión con los preceptos de este reglamento", y en el artículo 94.2. f) establece que queda prohibido estacionar "delante de los vados señalizados correctamente". Este tipo de "reservas de aparcamiento" constituyen un "vado ilegal", al contradecir la Ordenanza Municipal lo que figura en el RGCir. Por eso están previstas las reservas de espacio para vehículos de personas con movilidad reducida. Aquellos que posean la correspondiente tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, tienen derecho a solicitar y obtener la reserva de espacio para aparcamiento de su vehículo en zona próxima a su domicilio, siempre que las características de la vía pública lo permitan. Estas señales no son privativas de la persona con movilidad reducida a la que se le conceden tras haberlo solicitado, pues puede estacionar cualquier persona poseedora de la tarjeta.

Otros ayuntamientos exigen que existan un mínimo de plazas de aparcamiento en el garaje para el que se solicita el vado, con lo que se da el caso de que una persona o familiares que viven con ella y que tienen reconocido un grado de discapacidad importante se ven en la imposibilidad de desplazarse en su vehículo al médico o para hacer otra gestión al no reconocerles el derecho al vado. Véase el siguiente enlace:

https://www.lavozdegalicia.es/noticia/coruna/coruna/2018/10/19/maria-pita-niega-vado-permanente-dos-discapacitadas-2016/0003_201810H19C2994.htm

⁸⁸⁹ Obra de modernización de una carretera que afecta a su trazado y como consecuencia de la cual se evita o sustituye una travesía o tramo urbano. (Reglamento General de Carreteras 1994).

⁸⁹⁰ Es la relación entre la distancia que recorre un vehículo y el tiempo que tarda en recorrer dicha distancia. En la circulación vial se mide en kilómetros por hora.

⁸⁹¹ Es aquella, expresada en km/h en la correspondiente señal (cuadrada, con fondo azul) que se recomienda no sobrepasar. Si está situada debajo de una señal de advertencia de peligro, la recomendación se refiere al tramo al que se refiere el peligro.

⁸⁹² *Velocidad adecuada.*

⁸⁹³ *Velocidad anormalmente reducida.*

⁸⁹⁴ *Velocidad de paso animal.*

⁸⁹⁵ *Velocidad de paso humano o paso de persona / Circular “al paso”.*

⁸⁹⁶ *Velocidad de proyecto.*

⁸⁹⁷ *Velocidad de trote (de un animal).*

⁸⁹⁸ *Velocidad en el velocímetro.*

⁸⁹² Es aquella que permite al conductor, teniendo en cuenta su estado psicofísico, el estado del vehículo y de la vía, las condiciones meteorológicas y la densidad del tráfico, estar en condiciones de dominar el vehículo ante cualquier obstáculo o imprevisto que se pueda presentar. Una velocidad adecuada nunca debe entorpecer la circulación o afectar a su seguridad y fluidez.

Un conductor profesional tiene que poner especial interés en mantener una velocidad adecuada por los bienes y personas transportadas.

En Iberoamérica también se conoce como “velocidad precautoria”.

⁸⁹³ Se considera que un vehículo circula a velocidad anormalmente reducida cuando lo haga a velocidad inferior a la mínima genérica de la vía sin causa justificada (avería o emergencia, principalmente), circulen o no otros vehículos.

⁸⁹⁴ No se puede establecer una velocidad de paso animal porque son varias las especies que pueden circular por vías y caminos, pero en cualquier caso no debería superar la velocidad de paso humano ya que deben ir acompañados de una persona que los conduzca.

⁸⁹⁵ La única norma estatal que contiene información sobre esta velocidad es la Orden TMA/851/2021, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados que establece en su art. 23.6 una velocidad de paso peatonal en los semáforos de 50 cm/seg, que equivale a 1,8 km/h. Pero sólo se refiere a los cruces semaforicos sin que extienda su aplicación a otras situaciones.

La nueva Ordenanza de Movilidad Sostenible de la ciudad de Madrid, que entró en vigor el 24.10.2018 establece lo que denomina “paso de persona” en 5 km/h.

El RGCIr menciona “paso humano” para referirse en el art. 121.2.c) a los impedidos que transita en silla de ruedas con y sin motor y utiliza el término “paso de persona” en ese mismo artículo, en el apartado 4) para referirse a la velocidad a la que pueden ir por las aceras los que utilicen monopatines, patines o aparatos similares.

En el art. 48. f) del RGCIr antes de la reforma por medio del RD 1514/2018 figuraba en su apartado 1.f) que la velocidad de los vehículos en los que su conductor circulase a pie no podían sobrepasar la velocidad del paso humano.

La DGT utiliza la expresión “circular al paso” en su publicación sobre los peatones, pero no aclara su significado:

http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/peatones.pdf

Tenemos que tener en cuenta que existen varios tipos de peatones y por consiguiente distintas velocidades.

Generalmente se distinguen, en zonas urbanas, tres categorías de peatones y sus velocidades asociadas:

- un niño pequeño o una persona anciana: 1 a 3 km/h.
- un adulto: 4 a 6 km/h.
- un corredor urbano: 12 a 15 km/h.

Esa falta de clarificación sobre este tipo de velocidad también se echa de menos, ya que existe, por ejemplo, en Francia o Bélgica. En este último país la jurisprudencia la ha estimado en ± 6 km/h.

⁸⁹⁶ La Instrucción de Carreteras Norma 3.1-IC indica que es la velocidad que permite definir las características geométricas mínimas de los elementos del trazado, en condiciones de comodidad y seguridad.

⁸⁹⁷ También sería conveniente que el RGCIr aclarase este concepto. Se calcula que la velocidad media del trote es de casi 15 km/h en un caballo adulto de estatura media. En un bando de 26 de junio de 1902, el alcalde de Madrid, Alberto Aguilera y Velasco, prohibió transitar a una velocidad superior a los **ocho kilómetros por hora**, ó sea **“aproximadamente el trote ordinario de un caballo”**.

El art. 48 RGCIr suprimió el límite de velocidad para los animales que arrastrasen un vehículo, pero hay que recordar que el art. 17 RGCIr señala que el conductor debe estar en todo momento en condiciones de controlar su vehículo o animales.

⁸⁹⁸ Los velocímetros no marcan la velocidad exacta. La diferencia con la velocidad real está amparada por la legislación y los fabricantes de vehículos asumen esos preceptos. Se encuadra dentro la normativa europea denominada UN ECE Regulation 39, que en su artículo 5.4 reza así: “La velocidad indicada [en el velocímetro] nunca deberá ser inferior a la velocidad real del vehículo” con un margen de error máximo sobre la velocidad real del 10% + 4 km/h (www.boe.es/doue/2018/302/L00106-00113.pdf).

⁸⁹⁹ *Velocidad específica.*

⁹⁰⁰ *Velocidad excesiva.*

⁹⁰¹ *Velocidad genérica.*

⁹⁰² *Velocidad inadecuada.*

⁹⁰³ *Velocidad limitada.*

⁹⁰⁴ *Velocidad máxima.*

⁹⁰⁵ *Velocidad máxima por construcción.*

Es decir, para una velocidad de 100 km/h, el límite de error máximo es de 14 km/h, por lo que aunque el velocímetro señale que el coche se está desplazando a 114 km/h lo estará haciendo entre una horquilla que va de un mínimo de 100 km/h hasta un máximo de 114 km/h.

Esa misma Regulación señala en su art. 5.5.1 que “En el caso de los vehículos fabricados para su venta en países en los que se utilicen las unidades de medida del sistema imperial, el cuentakilómetros estará graduado en millas”.

⁸⁹⁹ La velocidad genérica se convierte en específica cuando se rebaja mediante señales en determinados tramos de la vía (curvas, cambios de rasante, proximidad a intersecciones... etc.).

⁹⁰⁰ Es equivalente a velocidad inadecuada y ocurre cuando el conductor no adapta la velocidad de su vehículo a las circunstancias del tráfico, de la vía, meteorológicas, etc. No es lo mismo que exceso de velocidad ya que éste es circular por encima de los límites máximos autorizados en un tramo de una vía.

Un estudio de la Organización Mundial de la Salud (OMS) señala que el aumento de la velocidad media guarda relación directa con la probabilidad de que ocurra un accidente y con la gravedad del mismo. Por ejemplo, un incremento de 1 km/h de la velocidad media del vehículo se traduce en un aumento del 3% en la incidencia de accidentes con lesiones, y un 4% a 5% en la incidencia de accidentes mortales. El riesgo de muerte de un peatón adulto atropellado por un automóvil a una velocidad de 50 km/h es inferior al 20%, pero es casi del 60% si el atropello se produce a 80 km/h. Otros estudios muestran que cuando la colisión vehículo-peatón pasa de 30 km/h a 40 km/h, el riesgo de fallecimiento del peatón se duplica.

⁹⁰¹ La **velocidad genérica o mejor dicho las velocidades genéricas, son el conjunto de velocidades que se aplican al mismo tiempo y en el mismo tramo a la suma de vía + vehículo + conductor**. Ya que hay que tener en cuenta la asignada de forma teórica a una vía, dependiendo de su catalogación, junto con la velocidad genérica de cada tipo de vehículo en función de la vía por la que circula y además la asignada a cada conductor en función de sus circunstancias personales. Si un vehículo tiene **una velocidad genérica inferior** a la máxima genérica de la vía, ésta no se podrá rebasar (por ejemplo, el caso de camiones o vehículos con remolque en autopistas).

Esas velocidades genéricas parecen mostrar inconsistencias notables. Así se permite circular en vías interurbanas, a más velocidad a un autobús con 65 pasajeros que a un furgón cargado de tomates. La explicación es el menor peso del autobús y su mayor estabilidad.

El art. 48.1.b) RGCir, presta atención al transporte escolar y de menores y obliga a reducir en 10 km/h, en todos los casos, las velocidades máximas genéricas. En el caso de los autobuses **sin cinturón de seguridad** que circulen por autopistas y autovías interurbanas (las urbanas están limitadas a 80 km/h según el art. 50.6 RGCir) y que estén ocupados por adultos, no deben reducir la velocidad máxima genérica de 100 km/h con respecto a los autobuses que **disponen de cinturón de seguridad** y ahí sí que podemos pensar que representan un mayor peligro por la seguridad vial que camiones cargados de tomates o fruta.

⁹⁰² Es circular sin tener en cuenta el estado psicofísico del conductor, las circunstancias meteorológicas, del tráfico, el estado de la vía, la visibilidad existente, la señalización, la carga del vehículo y la densidad del tráfico.

⁹⁰³ Es aquella impuesta genéricamente o de manera concreta y específica para determinados tramos.

⁹⁰⁴ Indica el límite superior de velocidad permitido en un tramo de carretera bien por ser la velocidad genérica o bien por una señal específica de velocidad máxima.

Las señales de velocidad máxima pueden ser verticales, verticales luminosas o marcas viales. Si la señal es vertical, obliga desde el lugar en que esté situada hasta la próxima señal de fin de limitación de velocidad, de fin de prohibiciones u otra de velocidad máxima.

⁹⁰⁵ Es un término que aparece en el TRLTSV y en sus reglamentos pero que no está definido. Es la velocidad máxima que puede alcanzar el vehículo por aquí así lo ha establecido el fabricante por medios mecánicos o electrónicos. Desde 2020 la empresa Volvo limita la velocidad de cualquiera de sus modelos a 180 km/h. Según el fabricante, a partir de cierta velocidad, los sistemas de seguridad activa y pasiva de los automóviles no son suficientes para evitar lesiones graves o incluso fatales en caso de accidente.

⁹⁰⁶ *Velocidad mínima.*

⁹⁰⁷ *Velocidad por diseño.*

⁹⁰⁸ *Velocidad prevalente.*

⁹⁰⁹ *Velocidad segura.*

⁹¹⁰ *Vereda.*

⁹¹¹ *Vía.*

⁹¹² *Vía circular.*

⁹¹³ *Vía de acceso.*

⁹⁰⁶ *Es un término que aparece en el TRLTSV y en sus reglamentos pero que no está definido. Es la velocidad máxima que puede alcanzar el vehículo por aquí así lo ha establecido el fabricante por medios mecánicos o electrónicos. Desde 2020 la empresa Volvo limita la velocidad de cualquiera de sus modelos a 180 km/h. Según el fabricante, a partir de cierta velocidad, los sistemas de seguridad activa y pasiva de los automóviles no son suficientes para evitar lesiones graves o incluso fatales en caso de accidente.*

El Art. 49 RGCir, dispone: "Se prohíbe la circulación en autopistas y autovías de vehículos a motor a una velocidad inferior a 60 kilómetros por hora, y en las restantes vías, a una velocidad inferior a la mitad de la genérica señalada para cada categoría de vehículos de cada una de ellas en este capítulo (II), aunque no circulen otros vehículos", mientras que en otros países, como es el caso de Alemania, aclaran que en las autopistas solo se pueden conducir vehículos que desarrollen, por construcción, una velocidad mínima de 60 km/h o superior, de acuerdo con sus características técnicas, pero se permite una velocidad de circulación inferior a causa del tiempo atmosférico y del nivel del tráfico.

⁹⁰⁷ *Es la franja de velocidades entre las que puede circular un vehículo. Así un vehículo de movilidad personal viene de fábrica con una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h.*

⁹⁰⁸ *Es la velocidad que prevalece frente a la máxima debido a la presencia de señales, por las circunstancias personales de los conductores, por el tipo de vehículo, por sus características especiales o por el tipo de carga.*

⁹⁰⁹ *Se basa en que cada conductor debe asumir la responsabilidad de marcar sus propios límites dependiendo de las circunstancias a las que se enfrenta en cada tramo.*

⁹¹⁰ *Según el DLE es un "Camino angosto, formado comúnmente por el tránsito de peatones y ganados." Según el art. 570 CC el ancho no excederá de 20 m. Esa anchura es confirmada en el art. 4 de la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias.*

⁹¹¹ *Es todo camino, calle o carretera, público o privado, destinado al uso de una colectividad indeterminada de usuarios. Ni en el TRLTSV, ni en la Ley de Carreteras o su Reglamento encontramos su definición. Está compuesta de la plataforma, que incluye la calzada o calzadas y la mediana o terraplén si existen, los arcenes o aceras, las bermas, las cunetas y los taludes, si en estos tres casos existen. Hay que tener en cuenta que la Norma 3.1-IC exige la existencia de bermas, talud o cuneta y sólo se puede eximir el arcén y/o berma en casos muy concretos y justificados técnicamente, es decir, en aquellas carreteras que cuenten con baja intensidad de tráfico y que sean muy accidentadas como son las carreteras de montaña cuando tienen notables desniveles. También forman parte de la vía los puentes y los túneles.*

La definición de "zona peatonal" (núm. 59) del Anexo I del TRLTSV indica que las aceras forman parte de la vía y eso implica muchas consecuencias que el legislador no ha tenido en cuenta.

Así la definición núm. 6 de ese Anexo I, dice que un vehículo es un "Aparato apto para circular por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2" y ese art. 2 señala que esas vías o terrenos son públicos o que siendo privados son utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.

El art. 121.5) RGCir, dispone que "La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales", es decir, mientras el TRLTSV permite su circulación por la totalidad de la vía, el Reglamento la limita a la calzada.

Muchas vías están reservadas para determinados usuarios, como son las vías ciclistas o peatonales.

Una definición la encontramos en la Ley mexicana de Movilidad y Seguridad Vial: "Espacio físico destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos".

⁹¹² *Este concepto figura en el artículo 57.1.c) del RGCir y debiera definirse.*

⁹¹³ *Convendría indicar lo que es una vía de acceso. Aunque no existe ese término literalmente en el apartado 9.1 de la Norma 3.1 IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras, si encontramos la definición de "Acceso directo" o simplemente "acceso" a una carretera, que es la entrada o salida a la misma desde y hacia cualquier vía o tramo de vía que **no tenga** la consideración de carretera".*

⁹¹⁴ *Vía cortada al tráfico.*

⁹¹⁵ *Vía de atención preferente.*

⁹¹⁶ *Vía de distribución.*

⁹¹⁷ *Vía de giro.*

⁹¹⁸ *Vía de penetración.*

⁹¹⁹ *Vía de saca.*

⁹²⁰ *Vía de servicio.*

⁹²¹ *Vía de uso público.*

⁹²² *Vía estrecha con muchas curvas.*

⁹²³ *Vía forestal.*

⁹²⁴ *Vía municipal principal.*

⁹¹⁴ Aquella vía que, por motivos de obras, accidentes, manifestaciones, procesiones, etc., se cierra durante un período de tiempo.

⁹¹⁵ El artículo 91 k) del RGCir establece que “Se consideran paradas o estacionamientos en lugares peligrosos... los siguientes: k) Cuando el estacionamiento se efectúe en espacios prohibidos en vía pública calificada de atención preferente específicamente señalizados”, pero no aclara qué requisitos se exigen para recibir esa calificación. Pero ni en el RGCir, ni en el TRLTSV, ni en el Catálogo Oficial de Señales (Anexo 1 del RGCir), ni en el Catálogo de Señales de Fomento, ni en las Instrucciones de carreteras de la Ley de Carreteras aparece una señal referida a una vía de atención preferente, lo que ha ocasionado que haya multitud de modelos. Lo más recomendable es poner las letras V.A.P. en blanco dentro de un rectángulo con fondo azul y reborde negro y debajo el texto “Vía de atención preferente”. En las marcas viales se debería dibujar un rectángulo con reborde blanco y dentro, en el mismo color, el texto “VAP”. Sólo se encuentra en recintos urbanos y algunos ayuntamientos como el de Guadalajara las definen como las vías públicas de competencia del Ayuntamiento que constituyen el soporte de las comunicaciones rodadas de la ciudad y su intensidad de tráfico es superior a los 5000 vehículos diarios (depende de la Ordenanza municipal de regulación del tráfico); deben, por tanto, ser preservadas en el mayor grado posible, de afecciones a su capacidad, fluidez y seguridad de la circulación, ser objeto de limitaciones urbanísticas reguladas en las normas correspondientes, y tener una consideración especial en cuanto a medidas de vigilancia del tráfico.

⁹¹⁶ Son las que sirven para repartir la circulación a las diferentes zonas de la ciudad (ordenanza municipal de Albacete).

⁹¹⁷ La Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero (BOE núm. 55, de 4 de marzo), por la que se aprueba la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras señala que, en una intersección, vía de giro es la vía o carretera que une otras dos que concurren en ella.

⁹¹⁸ Son aquellas que canalizan la entrada y salida de la ciudad (ordenanza municipal de Albacete).

⁹¹⁹ Trocha de carácter temporal que no tiene la consideración de pista forestal, habilitada como consecuencia de actuación imprescindible para la extracción o arrastre de la madera desde el lugar de apeo hasta el cargadero o pista forestal.

⁹²⁰ Camino sensiblemente paralelo a una carretera, respecto de la cual tiene carácter secundario, conectado a ésta solamente en algunos puntos, y que sirve a las propiedades o edificios contiguos. (Anexo del Reglamento General de Carreteras 1994).

En el ámbito urbano la Ordenanza Municipal de Albacete la define como aquellas que tienen como finalidad esencial permitir el acceso peatonal y de vehículos a los edificios en ellas existentes.

⁹²¹ Este concepto aparece varias veces en la Ley y la única definición la encontramos en el artículo 344 del Código Civil donde se señala: “Son bienes de uso público, en las provincias y los pueblos, los caminos provinciales y los vecinales, **las plazas, calles, fuentes y aguas públicas, los paseos y obras públicas de servicio general**, costeadas por los mismos pueblos o provincias”.

⁹²² Está definida en el art. 106 del RGCir. Es la que, teniendo una calzada de 6,50 metros de anchura o inferior, está señalizada con señales que indican una sucesión de curvas próximas entre sí.

⁹²³ Según la Real Academia de Ingeniería es un “Camino que discurre por los montes, por el que pueden circular vehículos a motor”.

⁹²⁴ Su definición se encuentra en la publicación “Carreteras urbanas, recomendaciones para su planeamiento y proyecto” del MOPT, de 1992. Considera vías municipales principales a aquellas que:

⁹²⁵ *Vía pavimentada.*

⁹²⁶ *Vía peatonal.*

⁹²⁷ *Vía pecuaria o camino ganadero.*

⁹²⁸ *Vía preferente.*

⁹²⁹ *Vía pública.*

⁹³⁰ *Vía rápida.*

⁹³¹ *Vía saturada.*

⁹³² *Vía sin salida.*

⁹³³ *Vía verde.*

⁹³⁴ *Vía transversal.*

⁹³⁵ *Viaducto.*

-
- *Constituyen los canales de mayor capacidad de circulación de los vehículos urbanos dentro de una red más extensa de vías secundarias y calles.*

- *Sirve a las necesidades de accesibilidad de los usos urbanos.*

⁹²⁵ *Vía revestida de material, es decir, tiene una superficie artificial. La capa que cubre la vía está constituida por asfalto, cemento, adoquines u otro material similar para que esté firme y llano.*

⁹²⁶ *Son aquellas en las que sólo está permitido el tránsito de peatones (ordenanza municipal de Albacete).*

⁹²⁷ *El artículo 1 de la ley 3/1995, de 23 de marzo, de vías pecuarias, las define como "las rutas o itinerarios por donde discurre o ha venido discurrendo tradicionalmente el tránsito ganadero".*

⁹²⁸ *Vía cuyo tráfico goza de preferencia de paso respecto de las demás vías que atraviesa. Véase el art. 56.5) RGCir.*

⁹²⁹ *El DLE la define como "calle, plaza, camino u otro sitio por donde transita o circula el público". Para que sea de aplicación la Ley de Tráfico tiene que ser "apta para la circulación", tal como señala el art. 2 de la ley, es decir apta para que circulen personas, vehículos y animales o alguno de ellos.*

La Ley mexicana de Movilidad y Seguridad Vial (1922) la califica como "Todo espacio de dominio público y uso común destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos, así como a la prestación de servicios públicos y la instalación de infraestructura y mobiliario".

⁹³⁰ *Este término figuraba en la primera versión de la LTSV. Fue sustituido por el término "vía para automóviles" aunque sigue figurando en el Acuerdo Europeo sobre las Principales Vías de Tráfico Internacional (AGR) de 15 de noviembre de 1975 que España no firmó.*

La Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de carreteras (BOE núm. 234, de 30 de setiembre) suprimió el término "vía rápida" porque no era necesaria una categoría especial para estas carreteras convencionales cuyo nombre implicaba además un mensaje contrario a la seguridad vial.

⁹³¹ *El término "saturada" sólo aparece en el RGCir (art. 54.3d) para referirse a la circulación. Del contenido del artículo 83.2 del RGCir se puede deducir lo que significa una vía saturada: "aquella en la que la densidad de la circulación es tal que los vehículos ocupan toda la anchura de la calzada y sólo pueden circular a una velocidad que dependa de la del que los precede en su carril".*

⁹³² *Es la vía que no tiene continuidad y de la que normalmente un vehículo debe salir marcha atrás. Debe estar preseñalizada con la señal vertical S-15, en sus distintas variantes.*

⁹³³ *Es una marca registrada por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) en la Oficina Española de Patentes y Marcas en 1994, cuyo uso está legalmente restringido a los itinerarios que discurren sobre antiguas infraestructuras ferroviarias. Son usados por cicloturistas y senderistas.*

En el Código de la circulación francés se define vía verde como un camino reservado exclusivamente a la circulación de vehículos sin motor, de peatones y de jinetes.

⁹³⁴ *Es cualquiera que atreviese otra y crea una intersección.*

⁹³⁵ *El DLE lo califica como "Obra a manera de puente, para el paso de un camino sobre una hondonada".*

⁹³⁶ *Vías que tienen la consideración de carreteras.*

⁹³⁷ *Vías de libre circulación.*

⁹³⁸ *Vuelco con vuelta de campana.*

⁹³⁹ *Vuelco en tonel.*

⁹⁴⁰ *Zona 30.*

⁹⁴¹ *Zona a 30.*

⁹⁴² *Zona de afección de la carretera.*

⁹³⁶ Según el apartado 2.7 de la Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras, tienen la consideración de carretera (además de las autopistas, autovías, carreteras multicarril y convencionales):

• **Vías complementarias a la calzada central:**

- Vías para regulación de accesibilidad y movilidad:
 - Vías colectoras-distribuidoras.
 - Vías de servicio.
 - Vías laterales (también denominadas calzadas laterales).
- Vías especializadas en determinados tipos de vehículos:
 - Vías para vehículos de transporte colectivo (BUS).
 - Vías para vehículos con alta ocupación (VAO)
 - Vías para vehículos pesados (VP).

• **Vías de conexión:**

- Ramales de enlace.
- Ramales de transferencia.
- Vías de giro.
- Calzadas anulares

⁹³⁷ Son aquellas en las que está permitida la circulación peatonal y el tráfico rodado (ordenanza municipal de Albacete).

⁹³⁸ Consiste en el vuelco en sentido longitudinal del vehículo.

⁹³⁹ Consiste en un giro transversal del vehículo con relación a su sentido de marcha.

⁹⁴⁰ La velocidad máxima de los vehículos está limitada a 30 km/h, los peatones no tiene prioridad y además debe tener las siguientes características (art. 50.1.b) RGCir, reformado por RD 970/2021):

- a) La acera y la calzada están situadas a distinto nivel para dar mayor protección al peatón.
- b) Las vías 30 han de ser lo suficientemente amplias como para permitir la segregación entre acera y calzada, siendo necesario un mínimo de 7 m entre fachadas. El art. 5.2.b) de la Orden TMA/851/2021 exige un espacio mínimo en las aceras de 1,80 m y el apdo. 4.4.2.2 de la Norma 8.1- IC, indica: "Excepcionalmente, en vías urbanas con báculos de iluminación junto al bordillo, dicha separación podrá ser igual a la de aquellos, siempre que no baje de 0,3 m." (lo que a efectos prácticos, significa que las aceras deben tener normalmente 2,10 m de ancho, a ambos lados) y a eso habría que añadirle los 3 m para el carril de circulación de velocidad máxima inferior a 40 km/h, de la Tabla 7.1 de la Norma 3.1- IC".
- c) La máxima velocidad de circulación exige la implantación de elementos físicos que informen a los conductores de las características especiales de la zona, eviten la indisciplina vial e inviten a practicar una conducción adecuada mediante sistemas de calmado de tráfico.
- d) Las intensidades de tráfico deberían ser inferiores a 5.000 vehículos/día, por lo que no forma parte de la red viaria principal.
- e) El flujo de peatones no debe ser elevado, ya que, en caso contrario, sería más conveniente la implantación de una zona de prioridad peatonal.
- f) Se deben señalizar de forma visible las "puertas de entrada" (señalizaciones en paneles amarillos que advierten al conductor que está entrando en una zona de velocidad limitada).

⁹⁴¹ Indica la zona de circulación especialmente acondicionada que está destinada en primer lugar a los peatones. La velocidad máxima de los vehículos está fijada en 30 kilómetros por hora. Los peatones tienen prioridad. No suele ser muy respetada por falta de suficientes controles. Cuentan con señal propia, la S-30.

⁹⁴² Este término figura en el art. 7.4 del Reglamento General de Carreteras. La zona de afección de una carretera del Estado "consiste en dos franjas de terreno a ambos lados de la misma, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 100 metros en autopistas y autovías y de 50 metros en carreteras multicarril y convencionales, medidos horizontalmente desde las citadas aristas (artículo 32 de la Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de carreteras".

⁹⁴³ Zona de bajas emisiones (ver ZBE en acrónimos y siglas).

⁹⁴⁴ Zona de estacionamiento restringido.

⁹⁴⁵ Zona de frenado de emergencia.

⁹⁴⁶ Zona de intervención.

⁹⁴⁷ Zona de preselección.

⁹⁴⁸ Zona de rodadura.

⁹⁴⁹ Zona de servicio.

⁹⁵⁰ Zona limitada en tiempo.

⁹⁵¹ Zona peatonal.

⁹⁴³

⁹⁴⁴ Este término no está definido y figura en el artículo 7.c)

⁹⁴⁵ Definición contenida en la señal S-16 del Reglamento General de Carreteras. "Indica la situación de una zona de escape de la calzada, acondicionada para que un vehículo pueda ser detenido en caso de fallo de su sistema de frenado".

⁹⁴⁶ Término que figura en el art. 5.4 del Reglamento General de Carreteras. La Ntp 291 (nota técnica de prevención del INSHT) la define como "aquella en la que las consecuencias de los accidentes producen un nivel de daños que justifica la aplicación inmediata de medidas de protección".

⁹⁴⁷ Zona situada normalmente antes de los semáforos y glorietas, donde los carriles están señalizados con flechas de selección y líneas discontinuas entre los 50 y 25 m previos, momento en el que el conductor decide el carril que mejor le convenga para su destino (art. 33 RGCir)... pero que una vez que se llega a los últimos 25 m antes de las líneas de detención se convierten en flechas de dirección obligatoria flanqueadas por líneas continuas que impiden cambiar de carril.

⁹⁴⁸ Término que figura en el art. 42.1 del Reglamento General de Carreteras. Es la capa superior de una vía por donde pueden circular los vehículos.

⁹⁴⁹ El Reglamento General de Carreteras, en su art.56 las define como: "las zonas colindantes con las carreteras, diseñadas expresamente para albergar instalaciones y servicios destinados a la cobertura de las necesidades de la circulación, pudiendo incluir estaciones de suministro de carburantes, hoteles, restaurantes, talleres de reparación y otros servicios análogos destinados a facilitar la seguridad y comodidad de los usuarios de la carretera".

⁹⁵⁰ Este término está sin definir y figura en los artículos 7.c) y 39.4).

⁹⁵¹ En el RGCir aparece este término 7 veces y siempre como equivalente a acera (o a andén o paseo) y por ello es de lamentar que no se haya definido.

En realidad, las zonas peatonales son calles, plazas o paseos conectados entre sí de una población, en las que está restringida o prohibida la circulación de vehículos a motor.

Se identifican con la señal de circulación prohibida (R-100) muchas veces acompañada de la señal complementaria S-860 con el texto "excepto vehículos autorizados" + la señal de camino reservado para peatones (R-410), ya que no existe una señal individualizada para "zona peatonal". Los vehículos con acceso permitido también se ven afectados por una señal de velocidad máxima de 10 km/h.

A veces se opta por señalizarla con la señal de calle residencial (S-28) y en el mismo poste la señal complementaria S-860 con el texto "zona peatonal".

Incluso algún ayuntamiento ha optado por la señal de refuerzo que figura en el apartado 7.33) de la Norma 8.1-IC Señalización Vertical de la Instrucción de Carreteras con las señales R-100 y R-410 con dos líneas de texto en un rectángulo de fondo blanco donde se indica: "zona peatonal" y "solo vehículos autorizados".

En muchas ocasiones esas zonas se localizan en espacios con abundantes locales comerciales y de ocio, o espacios de especial interés histórico o turístico. En muchas ciudades europeas, al igual que en España, hay zonas peatonales que, entre otras ventajas, mejoran el entorno de esos espacios, facilitan el tránsito peatonal, reducen la siniestralidad y son zonas limpias y libres de elementos contaminantes procedentes del tráfico rodado.

En la mayoría de estas zonas peatonales solo pueden acceder vehículos de residentes en la mismas, servicios de emergencias o de suministros a los establecimientos allí situados.

⁹⁵² Zona de uso peatonal.

⁹⁵³ Zona reservada a carga y descarga.

⁹⁵⁴ Zona reservada para uso exclusivo de minusválidos.

D) ACRÓNIMOS Y SIGLAS⁹⁵⁵

⁹⁵⁶ ACDA (Assured Clear Distance Ahead).

⁹⁵⁷ ADAS (Sistemas).

⁹⁵⁸ ACSI (Tarjeta).

⁹⁵⁹ ANPR, ALPR, LPR o OCR.

⁹⁶⁰ APR

⁹⁶¹ AVAS

⁹⁵² Está definida en el art. 4 de la Orden TMA/851/2021: “a) Zona de uso peatonal: todo espacio público urbanizado destinado de forma permanente al tránsito o estancia peatonal”.

⁹⁵³ Este término figura en el art. 39.2c) de esta Ley. La ordenanza municipal de Benidorm la define como “la limitación de espacio sobre la vía pública, señalizado como tal, donde tan sólo se permitirá el estacionamiento de vehículos comerciales, por el tiempo estrictamente necesario para realizar las u operaciones mencionadas, no pudiendo quedar estacionados en éstas, una vez finalizadas las mismas”.

⁹⁵⁴ Este término figura en el art. 94.1.j) y 94.2.d) y 173 (Señal V-15) del RGCIr. Sería mejor que dijese “para uso de personas con movilidad reducida (PMR).”

⁹⁵⁵ Un acrónimo es el nombre que se da a las siglas que se leen por sílabas en vez de deletrearlas. Los acrónimos pueden escribirse enteramente con mayúsculas o, cuando corresponden a nombres propios, solo con la inicial mayúscula si tienen más de cuatro letras.

Para conocer más la diferencia y los matices entre siglas y acrónimos se puede consultar: <https://www.fundeu.es/recomendacion/siglas-y-acronimos-claves-de-redaccion/>

⁹⁵⁶ Es un término inglés que significa “Mantenga la distancia de seguridad con quien circula delante” e internacionalmente se reconoce como responsable de un accidente a quien no la mantiene.

⁹⁵⁷ El Sistema ADAS – Advanced Driver Assistance System- permite ayudar al conductor en las diferentes actividades que tiene que realizar con su respectivo vehículo. La DGT define el ADAS en la Instrucción 16 TV/89 como el “sistema de estacionamiento asistido el conjunto de ayudas que, actuando de manera automatizada sobre la dirección y/o el sistema de frenado y aceleración del vehículo permiten realizar la maniobra de estacionamiento sin la intervención directa del conductor sobre el volante y/o pedal del freno y acelerador”.

Pero estos sistemas también se ocupan de la frenada automática en emergencias, la alerta de atropello a peatones y ciclistas, la alerta de salida de carril, el control de crucero adaptativo (mantiene la velocidad y la distancia de seguridad), el control de ángulo muerto (detecta y avisa de la presencia de vehículos en las zonas laterales), etc.

⁹⁵⁸ Es el acrónimo de Auto Camper Service International, es decir, Servicios Internacionales para Autocaravanas; empresa de origen holandés fundada en 1965. Su finalidad es aglutinar en un mismo lugar, la mayor oferta e información sobre campings de toda Europa. Actualmente su oferta se traduce en más de 3.000 campings, repartidos en 21 países europeos. Dichos campings, son revisados por los inspectores de ACSI anualmente en unas 200 características distintas, para asegurarse de que continúan reuniendo los requisitos necesarios para formar parte de esta plataforma.

⁹⁵⁹ Acrónimo en inglés para «Automatic Number Plate Recognition» o «Automatic Licence Plate Recognition», es decir, “Reconocimiento Automático del Número de Matrícula». En Buenos Aires, en pórticos situados en las avenidas principales se ve la matrícula de los vehículos que van circulando cuando están a punto de pasar bajo el pórtico.

⁹⁶⁰ Significa: “Área de Prioridad Residencial” y son espacios en los que se restringe el acceso de vehículos de no residentes con el objetivo de darle un mayor espacio al peatón, al transporte público, a las bicicletas y a los vehículos con bajos niveles de emisión de contaminantes, disminuyendo los niveles de contaminación acústica y atmosférica de dichos espacios.

⁹⁶¹ Sistema de aviso acústico (AVAS, por sus siglas en inglés).

⁹⁶² CAP

⁹⁶³ CAS o TAS

⁹⁶⁴ CAT o CATV

⁹⁶⁵ CIBA

⁹⁶⁶ CIE

⁹⁶⁷ CRC

⁹⁶⁸ CSRV

⁹⁶⁹ DAB

⁹⁷⁰ DEV

⁹⁷¹ DMV

⁹⁷² ERAT

⁹⁷³ GR (Sendero de Gran Recorrido)

⁹⁷⁴ GIAT

⁹⁶² El acrónimo CAP corresponde a un Certificado de Aptitud Profesional con validez en todo el territorio de la Unión Europea expedido por la Comunidad Autónoma y que sirve para acreditar que un conductor ha superado los cursos y exámenes exigidos para la obtención de la cualificación inicial como conductor profesional. Se trata de un certificado que no tiene plazo de caducidad, pero su vigencia depende de que su titular siga, dentro de unos plazos determinados en la normativa, los cursos de formación continua que corresponda.

Afecta a aquellos que deban conducir vehículos de empresas establecidas en cualquier estado miembro de la unión europea, para la que resulte obligatorio estar en posesión de permisos de conducción de las categorías C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D O D+E.

Coloquialmente hablando se dice que el permiso de conducción sirve para conducir y el CAP sirve para trabajar.

Véase la Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera.

⁹⁶³ En Iberoamérica se encuentra en la legislación de tráfico la sigla «CAS» con el significado de «contenido de alcohol en sangre» y esta sigla también la utiliza la Organización Mundial de la Salud en sus publicaciones. «TAS» se podría utilizar para indicar «tasa de alcohol en sangre» del mismo modo que en Francia se emplea «taux d'alcool dans le sang (TAS)». En los países de habla inglesa se utiliza BAC (blood alcohol concentration) o BAL (blood alcohol level).

⁹⁶⁴ Centros Autorizados de Tratamiento de Vehículos.

⁹⁶⁵ Conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas. En inglés se utilizan mucho los términos DUI (Driving under influence - Conducir bajo la influencia) y DWI (Driving while intoxicated / impaired - Conducir estando intoxicado / ebrio).

⁹⁶⁶ La Clasificación Internacional de Enfermedades (CIE) de la Organización de la Salud (OMS) tiene una amplia gama de usos en todo el mundo y proporciona conocimientos fundamentales sobre el alcance, las causas y las consecuencias de las enfermedades y muertes humanas en todo el mundo a través de los datos notificados y codificados.

⁹⁶⁷ Centros de Reconocimiento de Conductores.

⁹⁶⁸ Centros de Sensibilización y Reeducación Vial.

⁹⁶⁹ Los sistemas de diagnóstico a bordo (DAB) permiten mejorar la eficacia a la hora de evaluar las emisiones de los vehículos en función de su categoría de emisión. En inglés se denominan «On-board diagnostics (OBD) systems».

⁹⁷⁰ Dirección Electrónica Vial. La DEV es un buzón electrónico para recibir comunicaciones y notificaciones de tráfico, tanto de la DGT como con otros organismos competentes en la materia.

⁹⁷¹ Depósito Municipal de Vehículos. Lugar a donde son enviados los vehículos retirados de las vías urbanas.

⁹⁷² Equipo de reconstrucción de accidentes. Está formado por agentes de la Guardia Civil.

⁹⁷³ Ver Sendero de Gran Recorrido.

⁹⁷⁴ Grupo de Investigación y Análisis de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. La sede central de este grupo se encuentra en Madrid, sin embargo, en algunas provincias existe un GIAT dependiente de la Agrupación de Tráfico.

975 **GSLF**

976 **ISA**

977 **ITICI**

978 **LSV (Vehículo de baja velocidad).**

979 **ORA**

980 **PCP**

981 **PMR**

⁹⁷⁵ Significa “Guías Sonoras Longitudinales Fresadas”. Son guías longitudinales en las cuales, mediante una serie de bandas fresadas, se dota a las vías donde se ejecutan de un mayor nivel de seguridad, alertado a los conductores a través de efectos acústicos y mecánicos de los límites de calzada y/o carriles. Se recomienda instalar carteles informativos avisando de su presencia (Instrucción DGT 18/TV-102, de 22I.02.2018).

⁹⁷⁶ Intelligent Speed Assistance (Asistente de velocidad inteligente). Se trata de una ampliación del control de cruceo convencional, un sistema que mantiene la velocidad constante en carretera, pero que en este caso es capaz de mantener la distancia constante con el vehículo que nos precede. Lo hace frenando y acelerando de forma autónoma. Utiliza tanto de una cámara ubicada en el frontal del coche, normalmente a la altura del retrovisor, como una conexión GPS para determinar la posición y la carretera por la que se circula y detectar así el límite de velocidad de la vía. Los vehículos con este tipo de sistema ISA instalado de fábrica ya están a la venta, ayudados en parte por la decisión de Euro NCAP de premiar con puntos extra a los vehículos que incluyan ISA.

Según el calendario de la DGT, el ISA es obligatorio en todos los coches que se homologuen a partir de julio de 2022. Si bien no será obligatorio en todos los coches que se pongan a la venta hasta julio de 2026.

⁹⁷⁷ Con el sistema ITICI (Intercambio telemático de la Inspección Técnica de Vehículos) los agentes comprueban al instante, sin tener que parar y solicitar documentación, si un vehículo tiene la ITV pasada o desfavorable y sancionarle automáticamente por ello. Este sistema envía de forma telemática desde las estaciones de ITV la información sobre el resultado de las inspecciones técnicas al Registro de vehículos de la Dirección General de Tráfico. De esta forma los agentes desde sus vehículos patrulla podrán acceder al momento al sistema y comprobar si un vehículo ha pasado o no la Inspección.

Este sistema se aplica en toda España desde el 01.01.2013 y ha sido desarrollado por la Dirección General de Tráfico, en colaboración con las distintas Consejerías de Industria de las CCAA, tiene como objetivo mejorar la seguridad vial reducir las emisiones contaminantes y sancionar a quienes no cumplan la normativa.

⁹⁷⁸ Es el acrónimo en inglés de “Low Speed Vehicle”. Se utiliza para designar, entre otros vehículos, a los carritos de golf.

⁹⁷⁹ Los sistemas ORA (Ordenanza Reguladora de Aparcamientos), o que reciben otros nombres, dependiendo de los ayuntamientos y las comunidades autónomas, se basan en:

-limitación del período máximo de uso de la plaza de estacionamiento.

-uso de la plaza mediante la aplicación de una tarifa.

-existencia de mecanismos de control y vigilancia de estas disposiciones.

Estos sistemas actúan en contra del uso indiscriminado y arbitrario del escaso espacio existente para estacionar en el centro de las ciudades, cuyos condicionantes urbanísticos, históricos y sociales la convierten en polos de atracción. La rotación o uso de la plaza por el mayor número de vehículos es la razón última de los sistemas ORA.

Muchas veces nos encontramos con marcas viales de color verde, para zonas de reserva preferencial vecinal y debemos tener en cuenta que la pintura verde no está reconocida ni en el RGCI ni en la Norma 8.2-IC Marcas Viales.

⁹⁸⁰ Todas las personas que conduzcan de manera continuada en el interior de la zona restringida de un recinto aeroportuario (no se aplica el TRLTSV) deberán disponer de un permiso de conducción en plataforma denominado PCP, expedido por la dirección del aeropuerto. El PCP es un documento **personal** e **intransferible**, que sirve de identificación al interesado junto con su acreditación personal y su DNI.

Existen dos tipos de PCP según las zonas del recinto aeroportuario en las que se autorizan a conducir:

- PCP: Permiso para conducir en la totalidad del recinto aeroportuario, excepto en el Área de Maniobras.
- PCP A.M.: Permiso para conducir en la totalidad del recinto aeroportuario. Todo poseedor del PCP deberá disponer de la acreditación personal que permite el acceso a la plataforma, permiso de conducción del tipo B o superior en vigor y un certificado de aptitud emitido por la compañía operadora del mismo. Para la obtención del PCP se debe superar un examen que acredite el conocimiento de la Normativa de Seguridad en Plataforma en vigor, así como otros conocimientos que determine la Dirección del Aeropuerto.

⁹⁸¹ Persona de movilidad reducida. Una PMR siempre sufrirá alguna discapacidad motriz.

982 PMV

983 ROMA

984 SAAV

985 SAM

986 SCV

987 SER

⁹⁸² Paneles de Mensaje Variable.

⁹⁸³ Registro Oficial de Maquinaria Agrícola. Desde el 2009 toda maquinaria agrícola tiene la obligación de ser inscrita en este registro, para certificar que las máquinas con las que trabajan los agricultores cumplan unas características básicas de seguridad. El Real Decreto 448/2020, de 10 de marzo, sobre caracterización y registro de la maquinaria agrícola (ROMA), expresa en su Preámbulo que la maquinaria agrícola constituye un medio de producción que se ha hecho imprescindible en la actividad agraria, dependiendo en muchos casos la rentabilidad de las explotaciones del buen empleo de los equipos mecánicos. En una agricultura respetuosa con el medio ambiente es necesario utilizar máquinas que en su diseño y fabricación se hayan tenido en cuenta una serie de requisitos mínimos, sin olvidar su equipamiento con una serie de dispositivos que minimicen el riesgo de accidente para sus usuarios y el resto de población.

Desde el 28 de abril de 2020 no puede darse de baja un tractor agrícola de más de 40 años y sin estructura de protección frente al vuelco homologada (ROPS) para cambiarlo de actividad, ni para cambiarlo de titular o darlo de baja temporal.

⁹⁸⁴ Sistemas de aviso acústico para los vehículos eléctricos híbridos y para los vehículos eléctricos puros, destinados a advertir a los usuarios vulnerables de la carretera.

⁹⁸⁵ "Sin accidente mortal". Es un emoji utilizado en Francia (aunque no está claro el nombre) y es el conductor que va con sus amigos y los trae de forma segura de vuelta porque no bebe. "Hacerse un SAM" significa que esta vez le toca a alguien concreto. Está acompañado de un símbolo tipo emoji con un rostro sonriente, alerta y vigilante, como demuestran sus ojos bien abiertos y atentos a su entorno.

⁹⁸⁶ Sistema de Contención de Vehículos. Son sistemas que se sitúan a lo largo de los márgenes exteriores de una carretera o en la mediana para evitar que los vehículos que se salen de la calzada alcancen un obstáculo o un desnivel. Suelen ser guardarraíles o barreras metálicas, conocidos muchas veces como "quitamiedos" diseñados para evitar las salidas de vía. Funcionan como dispositivos de guía que sirven para indicar el borde de la calzada, la presencia de una curva, el sentido de circulación y los límites de obras de fábrica u otros obstáculos. Son sistemas de contención, inicialmente, diseñados para vehículos de cuatro ruedas, pero cada vez más adaptados a vehículos de dos ruedas que no dejan de ser usuarios vulnerables debido a las consecuencias en caso de impacto contra este tipo de retención por parte de conductores de motocicletas. De ahí, que sean consideradas peligrosas cuando las barreras de seguridad presentan formas agresivas (extremos de barrera en forma de cola de pez sin enterrar), existen interrupciones y transiciones entre barreras (paso de una barrera metálica a otra de hormigón), disponen de altura insuficiente tras el nuevo asfaltado de la carretera, existe ausencia de doble cuerpo, hay columnas expuestas ...

Cuando las barreras de seguridad están específicamente diseñadas para la protección de los usuarios de los vehículos de dos ruedas, se conocen con el nombre de barreras de seguridad para protección de motociclistas. Las barreras de seguridad deben contar asimismo con una disposición (terminación) específica de sus extremos.

Los pretilos son sistemas de contención de vehículos funcionalmente análogos a las barreras de seguridad, pero específicamente diseñados para su instalación en bordes de tableros de puentes y obras de paso, coronaciones de muros de sostenimiento, y obras similares.

⁹⁸⁷ Servicio de Estacionamiento Regulado. Lo podemos encontrar en determinados barrios de la capital, unos territorios cuyas zonas de estacionamiento están delimitadas por líneas de color verde o azul, fácilmente reconocibles y cuyo uso está sujeto al pago de una determinada cantidad. Sin embargo, hay excepciones por las que el conductor puede estacionar su vehículo sin tener que abonar ninguna cantidad, siendo una de ellas la autorización de residente.

Si atendemos a la sede electrónica del Ayuntamiento de Madrid, dicha autorización se concede "a la persona física empadronada en un domicilio ubicado en un Barrio del Área del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER)". Desde enero de 2017 la mayoría de los juzgados de lo Contencioso Administrativo de Madrid suelen resolver que las sanciones del Ayuntamiento por denuncias de empleados adscritos al SER, en determinadas materias de tráfico (y que no son objeto de su labor de vigilancia), son nulas de pleno derecho si las mismas no van acompañadas de un soporte audiovisual que corrobore la infracción, en aplicación de la Ley de Capitalidad, que considera a estos controladores personal auxiliar de la Policía Municipal, y que exige, en su art. 44.2: Las denuncias realizadas por personal auxiliar, sin perjuicio de las formalidades y requisitos de procedimientos exigidos por la norma, serán utilizadas como elemento probatorio para acreditar los hechos objeto de las denuncias. Al expediente administrativo que pueda instruirse, se

⁹⁸⁸ SIA

⁹⁸⁹ SP

⁹⁹⁰ SPM

⁹⁹¹ TAES o CAAL

⁹⁹² TCVTC

⁹⁹³ TEPMR

⁹⁹⁴ TASEVAL

⁹⁹⁵ UVAR

incorporará una imagen del vehículo, ya sea en fotografía, filmación digital u otros medios tecnológicos, que permitan avalar la denuncia formulada".

Las zonas SER en Madrid para residentes están vigilados por los agentes de la O.R.A

⁹⁸⁸ *El Símbolo Internacional de Accesibilidad (SIA), destinado a identificar zonas adaptadas a personas con movilidad reducida (y no todas las personas con discapacidad tienen la movilidad reducida), consiste en un cuadro azul con la imagen estilizada de una persona en silla de ruedas en color blanco. Los derechos de autor del logo (ISO 7001), pertenecen a la Comisión Internacional sobre Tecnología y Accesibilidad, (ICTA), un comité de Rehabilitación Internacional. Fue diseñado por Susanne Koefoed en 1968. El símbolo original fue modificado por Karl Montan, agregando un círculo en la parte superior de la figura sentada, imagen que se mantiene hasta hoy. El símbolo tuvo inmediata aceptación y con respaldo de la Organización Internacional de Normalización (ISO) y de la ONU, se convirtió rápidamente en la forma de designar una instalación accesible. El logotipo es hoy uno de los 5 símbolos más reconocidos en el mundo.*

⁹⁸⁹ *Significa "Servicio Público", Es la señal V-9 que figura en el Anexo XI del RGV y que consiste en una placa con las iniciales "SP" y que sirve para indicar que el vehículo está destinado a prestar servicios públicos.*

⁹⁹⁰ *Sistemas de Protección para Motoristas. Consisten en planchas metálicas tapando el espacio por debajo de las biondas para evitar lesiones graves a los motoristas que en caso de accidente se deslizan por el asfalto.*

⁹⁹¹ *Acrónimo para "Tasa de alcohol en aire espirado". En Francia se utiliza taux d'alcool dans l'haleine (TAH). En Iberoamérica se encuentra en la legislación de tráfico el acrónimo «CAAL» con el significado de contenido de alcohol en el aliento.*

⁹⁹² *Técnico en Conducción de Vehículos de Transporte por Carreteras regulado en el Real Decreto 555/2012 y la posterior Orden ECD/75/2013, de 23 de enero, del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, por la que se establece el currículo del ciclo formativo de grado medio correspondiente al título de Técnico en Conducción de Vehículos de Transporte por Carretera. Al comprender su enseñanza, este título exige de tener que obtener el CAP, es decir, el Certificado de Aptitud Profesional.*

⁹⁹³ *Tarjeta de Estacionamiento para Personas con Movilidad Reducida.*

⁹⁹⁴ *TASEVAL (Talleres de Seguridad Vial) es el fruto del trabajo conjunto entre la Dirección General de Tráfico, el Instituto INTRAS de la Universidad de Valencia y la Secretaría General de Instituciones Penitenciarias. Son talleres de sensibilización en seguridad vial que se imparten en el ámbito del cumplimiento de penas por delitos contra la seguridad del tráfico. El objetivo de estos talleres es promover el cambio actitudinal y comportamental, así como una mayor concienciación sobre la importancia del cumplimiento de las normas de tráfico para reducir la tasa de reincidencia de los usuarios por delitos contra la seguridad vial.*

El artículo 49 del Código Penal permite que se pueda cumplir la pena de trabajos en beneficio de la comunidad a través de la participación en talleres o programas formativos o de reeducación.

Hay que tener en cuenta que los trabajos en beneficio de la comunidad son una medida alternativa al ingreso en prisión y que tienen una función reeducativa para quienes los realizan, al tiempo que hacen algo útil y provechoso para el entorno social en el que viven.

⁹⁹⁵ *(Urban Vehicle Access Regulations), UVAR, es el término de la Unión Europea para Zonas de Bajas Emisiones (ZBE). La Instrucción MOV 21/3 de la DGT de junio de 2021, contiene la definición de UVAR: "Medida de regulación del acceso a vehículos a la infraestructura viaria de un área urbana." El término en inglés se traduce como "Regulación de Acceso Urbano (en Europa)".*

La Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, exige que los municipios de más de 50.000 habitantes (149) y los territorios insulares debían adoptar planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, al menos: a) El establecimiento de zonas de bajas emisiones antes de 2023.

También pide que se restrinja el tráfico en aquellos municipios de más de 20.000 cuya calidad del aire sea deficiente.

996 UVP

997 VPV

998 ZAM

999 ZBE

Esta Ley fue completada con Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre (BOE núm. 311, de 28 de diciembre), por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

Sin embargo, el establecimiento de zonas ZBE va retrasado.

En setiembre de 2023 los medios informan que la Confederación Española de Asociaciones de Comerciantes de Cascos Históricos (COCAHI) remitirá al Gobierno de España y a la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) un escrito en el que se solicita la anulación de la entrada en vigor, de las ZBE (Zonas de Bajas Emisiones). Para COCAHI el comercio físico y en concreto el comercio de proximidad es el que da sentido a las ciudades, es un comercio sostenible, responsable con el medio ambiente, dinamiza la economía local y es el que da el servicio y abastece a la población de las ciudades.

⁹⁹⁶ Unidad de vehículo particular. Es un término que se usa en Francia y que podría usarse en España también. Se asigna un valor a cada vehículo para indicar la capacidad y el aforo de una vía. Se le asigna como valores 1 a los turismos, 2 a los vehículos pesados y 0,3 a las bicicletas (cuando están autorizadas a usar la vía examinada).

⁹⁹⁷ Significa: "Vía Prioritaria Vigilada" y sustituyen a los carriles bus para facilitar el transporte urbano y aprovechar mejor la infraestructura.

⁹⁹⁸ Zona avanzada para motoristas o Zona Avanza Motos, aunque puede incluir también ciclos o únicamente ciclos, en función de la silueta de los vehículos que aparezcan en la Señal S-49 que indica la existencia de una de estas zonas. Se delimita con una marca vial antes de los semáforos para que las motocicletas y ciclomotores ocupen la primera posición y arranquen antes que el resto de los vehículos.

⁹⁹⁹ Su definición figura en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética: "Se entiende por zona de baja emisión el ámbito delimitado por una Administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente."

Ese mismo artículo establece:

"Los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares adoptarán antes de 2023 planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, al menos:

a) El establecimiento de zonas de bajas emisiones antes de 2023.

La Instrucción MOV 21/3 de la DGT de junio de 2021: "Zonas de bajas emisiones (ZBE) y otras regulaciones de acceso a los vehículos en áreas urbanas (UVAR) propone la creación de una señal de prohibición: "Zona de Bajas Emisiones. Entrada prohibida a vehículos de motor, excepto aquellos vehículos que dispongan del distintivo ambiental indicado por la entidad local en la parte inferior de la señal". Lo llamativo es que diga "propone" y de por hecho que la nueva señal se puede empezar a aplicar sin que aparezca en el RGCir o en el Catálogo Oficial de Señales.

También debe verse la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, en la que el art.16.4 de dicha ley, establece que "(...) **las entidades locales, con el objeto de conseguir los objetivos de esta Ley, podrán adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico**, que pueden incluir restricciones a los vehículos más contaminantes, a algunas matrículas, a algunas horas o zonas, entre otros".

Por su parte el art. el artículo 25 del Real Decreto 102/2011 de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, establece que los planes de acción a corto plazo, "podrán, en determinados casos, establecer medidas eficaces para controlar y, si es necesario, reducir o suspender actividades que contribuyan de forma significativa a aumentar el riesgo de superación de los valores límite o los valores objetivo o umbrales de alerta respectivos. Esos planes de acción podrán incluir medidas relativas al **tráfico de vehículos de motor**, a aeronaves en ciclo de aterrizaje y despegue, a obras de construcción, a buques amarrados y al funcionamiento de instalaciones industriales o el uso de productos y a la calefacción doméstica. En el marco de esos planes, también podrán preverse acciones específicas destinadas a proteger a los sectores vulnerables de la población, incluidos los niños."

A su vez el artículo 7.g TRLTSV, otorga a los municipios la competencia de restringir la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales y el artículo 18, de acordar por los mismos motivos la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, bien con carácter general o para determinados vehículos, así como el cierre de determinadas vías, lo cual está alineado con los Planes de Seguridad Vial de los entes públicos responsables de la gestión del tráfico, en los que se contemplan tanto restricciones a la circulación como limitaciones de velocidad.

El 28.12.2022 se publicó en el Boletín Oficial del Estado el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, a través del cual se regulan las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) y que toma como referencia el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero en lo relativo a la mejora de la calidad del aire.

E) TÉRMINOS ADMINISTRATIVOS Y JURÍDICOS DE INTERÉS EN EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO Y EN EL PROCESO JUDICIAL

¹⁰⁰¹ *Abstención.*

¹⁰⁰² *Agente de la Autoridad.*

En el RD 1052/2022 se reflejan las nuevas obligaciones relativas a la delimitación y regulación de dichas zonas, identificando y definiendo las medidas que los Ayuntamientos deberán implementar así como la descripción de las actuaciones adicionales que introduce este RD en materia de control de la calidad del aire. Este Real Decreto tiene su antecedente inmediato en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética. Todo esto atiende a los instrumentos de planificación nacional, como el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) en relación con los gases de efecto Invernadero y el Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica (PNCCA) en relación con los contaminantes atmosféricos.

El 08.03.2024 los medios se hacen eco de una sentencia del el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo nº 34 de Madrid donde reconoce en el fundamento séptimo que: “de la documentación aportada no consta que la señalización de la zona advierta debidamente a los usuarios no sólo de la prohibición de acceso sin autorización sino, incluso, de la instalación de dispositivos de captación y transmisión de datos o imágenes”.

“Por lo que no constando acreditada la correcta señalización de la zona, ni la existencia de esos carteles informativos -indica la sentencia- cabe inferir que el recurrente actuó con la creencia de que podía acceder a la vía, y que desconocía que era de acceso restringido”.

La sanción de 200 € impuesta por el Ayuntamiento de Madrid (infracción grave) infringía también el principio de tipicidad ya “el acceso no permitido a la ZBEDEP Plaza Elíptica se sancionará como infracción leve (...) y no como infracción grave”, tal y como establece la vigente Ordenanza de Movilidad.

El Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM) dictó el 17.09.2024 una sentencia que anula todas las zonas de bajas emisiones (ZBE) de la capital. Los principales motivos de la decisión están relacionados con las “consecuencias económicas” de dichas medidas, debido a la dificultad para los residentes de adquirir vehículos que cumplan con las normativas ambientales, así como el impacto negativo sobre miles de vehículos profesionales, algo que repercute en la competencia y el mercado. Esta sentencia ha sido recurrida por el ayuntamiento de la capital.

Implementadas a través del programa Madrid 360, estas áreas buscan disminuir los niveles de contaminación en la ciudad en sus 21 distritos. La restricción de tráfico cubre todo el municipio de Madrid, incluyendo las dos Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDPE) de Madrid Central y de Plaza Elíptica.

¹⁰⁰⁰ La Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) “Distrito Centro” se aplica en Madrid. Fue creada en desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360.

¹⁰⁰¹ La abstención es un deber de las autoridades y personal al servicio de la Administración, que les obliga a no intervenir en aquellos procedimientos en los que concurran las siguientes circunstancias:

- Tener interés personal en el asunto o en otros que puedan depender de su resolución.
- Ser administrador de sociedad o entidad interesada o tener un juicio pendiente con algún interesado.
- Tener vínculo matrimonial o similar o parentesco de hasta el 4º grado de consanguinidad o 2º de afinidad con:
 - El interesado.
 - Sus representantes legales, mandatarios o asesores.
 - Administradores de entidades o sociedades interesadas.
- Compartir despacho profesional o estar asociado con el interesado para el asesoramiento, representación o mandato.
- Tener amistad íntima o enemistad manifiesta.
- Haber intervenido como perito o testigo en el procedimiento.
- Tener relación de servicio o haberla tenido en los dos últimos años con cualquier persona natural o jurídica involucrada.

Ante tales casos deben comunicarlo a su superior jerárquico, que podrán ordenar la abstención. Nótese que la no abstención no supone per se la invalidez del acto administrativo.

¹⁰⁰² Se está diluyendo la figura del Agente de la autoridad en el ámbito del tráfico al ir ampliando los supuestos en que se considera que actúa como tal o de forma equivalente. Así se han ido incluyendo como agentes de la autoridad a los agentes de movilidad, al personal auxiliar de las pruebas ciclistas, a los empleados de autopistas cuando no se paga peaje, a los empleados de las empresas de transporte de viajeros por carretera, en el ejercicio de sus funciones, al personal de obras, al personal que acompaña vehículos especiales o en régimen de transporte especial, al personal dependiente de la Jefatura Central de Tráfico, encargado de la investigación técnica de los accidentes, etc.

También los miembros de las Fuerzas Armadas tendrán el carácter de agentes de la autoridad en el ejercicio de sus funciones cuando intervengan encuadrados en la Unidad Militar de Emergencias, tal como señala la Disposición Adicional Primera del Real Decreto 194/2010, de 26 de febrero, por el que se aprueban las Normas sobre seguridad en las Fuerzas Armadas y también los militares que ejercen funciones de Policía Militar, Naval o Aérea, de acuerdo con el art. 4 de la Orden DEF/316/2015, de 23 de febrero, por la que se aprueban los medios de identificación que

¹⁰⁰³ *Agotar la vía administrativa.*

¹⁰⁰⁴ *Alcoholímetro.*

¹⁰⁰⁵ *Alegaciones.*

¹⁰⁰⁶ *Apremio.*

sobre el uniforme deben portar los miembros de las Fuerzas Armadas que tengan carácter de agente de la autoridad en el ejercicio de sus funciones.

Respecto a la Policía Portuaria, la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante no faculta a las Autoridades Portuarias a efectuar denuncias por infracción a las normas de circulación; reconociendo en exclusiva a los Policías portuarios la condición de agentes de la autoridad únicamente en el ejercicio de las funciones propias de la Autoridad portuaria y descritas como tales en la Ley de Puertos, de manera que las infracciones a la normativa sobre tráfico vial (sobre todo si se cometen dentro del recinto portuario de acceso no restringido) se corresponden con una materia de competencia del Ministerio del Interior lo cual convierte en agentes de la autoridad con competencias para denunciar, con todos los condicionantes de veracidad y autenticidad, ese tipo de infracciones, en su caso, a los agentes de la Guardia Civil, o, de existir policía local en el municipio, a los de la Policía Local. Son estos agentes los que deben cursar las denuncias en materia de seguridad vial.

Por su parte, la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes, define al agente Forestal como un funcionario que ostenta la condición de Agente de la Autoridad perteneciente a las Administraciones Públicas que, de acuerdo con su propia normativa (...), tiene encomendadas, entre otras funciones, las de policía y custodia de los bienes jurídicos de naturaleza forestal y la de policía judicial en sentido genérico (...). Y también señala que los agentes forestales y medioambientales, en el ejercicio de sus competencias, actuarán de forma coordinada, y con respeto a las facultades que atribuye su legislación orgánica reguladora, con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad. Pueden ejercer incluso de policía judicial. También la LECrim en su art. 283 señala que constituyen policía judicial: "Sexto. Los **Guardas de montes**, campos y sembrados, jurados o confirmados por la Administración".

Los agentes de vigilancia aduanera tienen carácter de agentes de la autoridad (policía fiscal y policía judicial), durante las misiones que desempeñan.

La Ley 31/2010, de 27 de julio, reconoce expresamente en su Disposición Adicional primera al SVA como un Servicio de Seguridad del Estado.

¹⁰⁰³ Significa que ya no hay más procedimientos ni recursos que se puedan interponer dentro de la propia Administración Pública. Para seguir defendiendo sus derechos e intereses legítimos, el ciudadano tendrá que acudir a la jurisdicción contencioso-administrativa. De hecho, para poder acceder a esta última, en la mayoría de los casos es absolutamente necesario agotar la vía administrativa previamente. Aunque una vez finalizada la vía administrativa, la jurisdicción contencioso-administrativa no es la única opción. En algunos casos, también se puede acudir al Tribunal Constitucional (si se trata de un supuesto de vulneración de derechos fundamentales) o interponer quejas ante determinados organismos encargados de la supervisión y control de la Administración, como lo son el Tribunal de Cuentas y el Defensor del Pueblo.

¹⁰⁰⁴ Es un dispositivo para medir el porcentaje de alcohol en g de alcohol en litro en litro de sangre en el volumen de aire espirado. Hoy día han sido sustituidos por los etilómetros, que miden el porcentaje de alcohol en mg por litro de aire espirado, en los controles policiales en las carreteras, ya que son más precisos.

¹⁰⁰⁵ Son las explicaciones y argumentos que el infractor presenta durante el procedimiento sancionador ante el organismo competente cuando recurre una multa. Deben presentarse dentro del plazo previsto al efecto, de lo contrario no se admitirán.

Mediante las alegaciones se pueden negar los hechos o señalar que fueron distintos a los que figuran en la denuncia, se pueden proponer pruebas a practicar, exponer los hechos y fundamentos de derecho para refutar la sanción y alegar cuanto se estime conveniente para el interés del afectado.

Si no se hacen alegaciones en plazo o si se paga con reducción, se entiende que existe conformidad del denunciado con los hechos que aparecen en la iniciación o denuncia y la notificación se convierte directamente en una resolución que impone la sanción propuesta, sin más trámite. Ya no se podrán proponer pruebas y sólo cabrá la opción de interponer un recurso administrativo en el plazo de un mes contado desde el último día de plazo para hacer alegaciones.

El Consejo de Estado ha recordado a la DGT "que el derecho a presentar alegaciones no es un simple trámite que permite acopiar folios en un expediente, desconociendo el derecho material de los interesados a que sus alegaciones sean tenidas en cuenta". (El Confidencial, 01.10.2014)

Las alegaciones se suelen formular en lo que se conoce como "pliego de descargo".

¹⁰⁰⁶ Cuando finaliza el plazo de pago de la multa sin que sea abonada, se inicia el procedimiento de apremio. Según dispone el art. 110,2) TRLTSV, las consideraciones de este procedimiento se dispondrán según lo establecido en la normativa tributaria.

La sentencia del Tribunal Constitucional 291/2000, de 30 de noviembre, recoge:

¹⁰⁰⁷ Asistencia administrativa gratuita.

¹⁰⁰⁸ Asistencia jurídica gratuita.

«(...) la falta de notificación personal del inicio de la vía de apremio puede tener relevancia constitucional cualquiera que sea la naturaleza del acto impugnado, ya que esta ausencia de notificación ha podido impedir que el recurrente se opusiera al procedimiento de apremio, recurriendo judicialmente los actos dictados en el mismo, lo que podría determinar una lesión del derecho al acceso a la tutela judicial. Por ello esta cuestión debe ser analizada con independencia de la posible indefensión que le haya podido originar al recurrente el no haber efectuado el pago voluntario por no haber tenido conocimiento de la existencia de esta liquidación.

Hay que señalar que en los supuestos en los que no se notifica la providencia de apremio, el hecho de que se pueda acceder a la jurisdicción contencioso-administrativa para impugnar el acto para cuya ejecución se inició el procedimiento de apremio (la liquidación tributaria), no permite enjuiciar la actuación administrativa llevada a cabo durante este procedimiento de ejecución forzosa, pues, cuando el recurrente tiene conocimiento del mismo, el embargo ya ha tenido lugar, por lo que carece de la posibilidad de defenderse en este procedimiento.

(...)

En este sentido conviene señalar que, en este caso, la notificación Edictal no puede considerarse bastante a efectos de garantizar el derecho de defensa. Este Tribunal, en relación con la falta de emplazamiento personal en los procesos judiciales, ha declarado de forma reiterada que el art. 24 CE contiene un mandato implícito al legislador -y al intérprete y aplicador- consistente en promover la defensa en la medida de lo posible mediante la correspondiente contradicción. Por ello hemos proclamado reiteradamente la necesidad de emplazamiento personal de todos los interesados siempre que ello sea factible, por ser conocidos e identificables a partir de los datos que se deduzcan del escrito de interposición o incluso del expediente (entre otras muchas, SSTC 9/1981, de 31 de marzo, FJ 6; 63/1982, de 20 de octubre, FJ 3; 181/1985, de 20 de diciembre, FJ 2; 97/1991, 9 de mayo, FJ 2; 129/1991, de 6 de junio, FJ 1; 78/1993, de 1 de marzo, FJ 1; 264/1994, de 3 de octubre, FJ 2; 229/1997, de 16 de diciembre, FJ 2; 70/1998, de 30 de marzo, FJ 2; 113/1998, de 1 de junio, FJ 3; 122/1998, de 15 de junio, FJ 6; 72/1999, de 26 de abril, FJ 2). De esta doctrina, la jurisprudencia constitucional ha deducido -como resumidamente expone la STC 72/1999- la exigencia de tres requisitos para que la falta de emplazamiento tenga relevancia constitucional: en primer lugar, es preciso que el no emplazado tenga un derecho subjetivo o interés legítimo que pueda verse afectado por la resolución que se adopte en el proceso; en segundo lugar, es necesario que el no emplazado personalmente haya padecido una situación de indefensión a pesar de haber mantenido una actitud diligente (por ello se considera que cuando los no emplazados tuvieron conocimiento extraprocesal de la existencia del proceso, la falta de emplazamiento personal no determina la invalidez del mismo); y por último, se exige que el interesado pueda ser identificado a partir de los datos que obran en el expediente.

Como ya se ha advertido, esta doctrina se aplica a los supuestos de falta de emplazamiento en los procesos judiciales; no obstante, no cabe duda de que, en supuestos como el presente, también debe ser aplicada, como queda dicho, a la notificación administrativa, ya que es precisamente la ausencia de notificación de la iniciación del procedimiento de apremio lo que ha impedido al recurrente impugnar los actos integrantes de dicho procedimiento o, simplemente, oponerse a la ejecutividad del acto, privando de este modo a estos actos de la posibilidad de ser revisados judicialmente y en consecuencia impidiendo al recurrente obtener una tutela judicial efectiva frente a los mismos».

¹⁰⁰⁷ Está contenida en el Real Decreto 208/1996, de 9 de febrero, por el que se regulan los servicios de información administrativa y atención al ciudadano. El Estado también proporciona asistencia a través del 060. Las CCAA y muchos ayuntamientos también cuentan con oficinas de atención al ciudadano.

¹⁰⁰⁸ Tienen derecho a la asistencia jurídica gratuita fundamentalmente los ciudadanos españoles, a los que se asimilan los ciudadanos de los Estados miembros de la Unión Europea y los ciudadanos de otros países, siempre que residan legalmente en España. En todo caso, han de acreditar la insuficiencia de recursos para litigar.

En el orden jurisdiccional penal, tienen derecho a la asistencia letrada, defensa y representación gratuita todos los ciudadanos extranjeros, sin condicionamiento alguno. Por último, en el orden contencioso-administrativo, así como en la vía administrativa previa, y en materia de solicitud de asilo, tienen derecho a la asistencia letrada, a la defensa y a la representación gratuita, cualquier ciudadano extranjero sin condicionamiento alguno.

El reconocimiento del derecho a la asistencia jurídica gratuita se instará por los solicitantes ante el Colegio de Abogados del lugar en que se halle el juzgado o tribunal que haya de conocer del proceso principal para el que aquél se solicita, o ante el juzgado de su domicilio. En este último caso, el órgano judicial dará traslado de la petición al Colegio de Abogados territorialmente competente.

La solicitud podrá presentarse por cualquier medio, incluyendo los previstos en la normativa de acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos.

El derecho a la asistencia jurídica gratuita se reconoce en vía administrativa por unos nuevos órganos de la Administración denominado Comisiones de Asistencia Jurídica Gratuita. Estas Comisiones tendrán su sede en cada una de las capitales de provincia, en Ceuta y Melilla y en cada isla en que existan uno o más partidos judiciales. Aunque el órgano decisor es la Comisión de Asistencia Jurídica Gratuita, en el reconocimiento del derecho tiene una actuación muy importante el Colegio de Abogados, que es quien recibe la solicitud, quien ordena la subsanación de los posibles defectos de la solicitud y quien lo reconoce o lo deniega provisionalmente, dando lugar a la posterior actividad de la

Comisión encargada de reconocer o negar definitivamente el derecho. La solicitud de reconocimiento produce la suspensión del proceso que pueda estar en marcha a fin de evitar que el tiempo que necesariamente transcurre en la tramitación del procedimiento administrativo pueda perjudicar al derecho de defensa del solicitante.

La asistencia jurídica gratuita puede recibirse en todo tipo de procedimiento, contencioso o no, cuya cuantía exceda de 2000 € salvo que por razón de la materia sea necesaria la asistencia de letrado, y alcanza a todos los trámites, a los recursos que se interpongan, así como en la ejecución de las resoluciones judiciales.

En los procedimientos de cuantía inferior a 2000 euros, en los que no sea preceptiva la intervención de abogado y procurador, también puede solicitarse la asistencia jurídica gratuita cuando la otra parte haga uso de estos profesionales o si el juez o tribunal lo ordena expresamente para garantizar la igualdad entre las partes.

También se puede acudir a las Oficinas de Asistencia a las Víctimas del Ministerio de Justicia, como servicio público y gratuito de información y asesoramiento, entre cuyas funciones, se encuentra la de prestar apoyo asistencial a las víctimas del delito. Dichas oficinas existen en todas las Comunidades Autónomas y en prácticamente todas las capitales de provincia.

¹⁰⁰⁹ La LECRIM trata del atestado en los art. 292 al 298, si bien en ninguno de ellos entran a definir que es el atestado y no da demasiados detalles. El art. 297 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal considera al “atestado” como una “denuncia”: “Los atestados que redactaren y las manifestaciones que hicieren los funcionarios de Policía judicial, a consecuencia de las averiguaciones que hubiesen practicado, se considerarán denuncias para los efectos legales”. El DLE lo define como “Instrumento oficial en que una autoridad o sus delegados hacen constar como cierto algo”.

Se puede definir como un instrumento oficial en el que los funcionarios de policía judicial hacen constar las diligencias que se practican para averiguar y comprobar un hecho delictivo, especificando en el mismo los hechos averiguados, las declaraciones e informes recibidos y todas las circunstancias que hubiesen observado y que pudiesen constituir indicio de delito.

El atestado es un documento clave a la hora de determinar las circunstancias y las responsabilidades en un accidente de tráfico. Este documento lo expiden los agentes de tráfico que tienen competencia para ello.

En el atestado se describen objetivamente los hechos ocurridos. Se analizan las circunstancias y los factores que a ojos de los observadores incidieron en el accidente. La Policía de Tráfico, actuando en funciones de Policía Judicial, acude al lugar del hecho, constata las actuaciones de auxilio, circunstancias de las personas, vehículos intervinientes, la hora, la fecha y lugar del siniestro y levanta un primer atestado conteniendo los datos de los agentes policiales, los conductores y personas relacionadas con el accidente, la información de los vehículos implicados y sus aseguradoras, la declaración de los testigos, el croquis del accidente o los resultados de pruebas de alcohol y drogas.

El atestado es fundamental, pues en él se sustentará la sentencia judicial. Por su propia naturaleza, los atestados son en determinadas ocasiones un tanto controvertidos. Los agentes encargados de la vigilancia del tráfico que se presentan en el lugar no suelen presenciar el accidente y las versiones de las partes implicadas pueden ser contradictorias, dificultando la determinación de las circunstancias reales en las que se han producido los hechos.

Por esta razón, cuando una persona es parte en un accidente de tráfico con versiones contradictorias, es conveniente solicitar la presencia de las fuerzas policiales y reclamar el atestado.

En la práctica, cuando no hay heridos o fallecidos y si las partes implicadas están dispuestas a realizar un parte amistoso, no será necesario el atestado, aunque los agentes pueden realizar un informe para justificar su actuación.

En esos casos, se registran los datos básicos del suceso, lugar, fecha, características y matrículas de los vehículos e identificación de las personas, así como la forma en que se ha producido el accidente. La situación se resuelve directamente entre aseguradoras, sin reclamaciones judiciales.

En caso de accidente se debe llamar al 112 para que acuda un Equipo de Atestados, que recoja al mismo tiempo o poco después información sobre el estado de los vehículos y de la calzada, las huellas, vestigios y declaraciones testificales firmadas que sirven para explicar las causas del accidente. Tras estudiar este material elaborarán el “Informe Técnico” que es el atestado que cumple los requisitos de la Ley de Enjuiciamiento Criminal y al que alude expresamente el art. 283.9º) como investigadores de los delitos y perseguidores de los delincuentes: “El personal dependiente de la Jefatura Central de Tráfico, encargado de la investigación técnica de los accidentes”.

Posteriormente pondrán (con la mayor rapidez) el atestado a disposición de la autoridad judicial (art. 282 Ley Enjuiciamiento Criminal.)

El atestado lo confecciona la policía interviniente, pero si aprecia que puede haber un delito contra las personas o la seguridad vial, debe avisar al cuerpo policial con competencias como policía judicial para que continúen las actuaciones y envíen el atestado al juzgado. Un claro ejemplo es la policía local que si en una colisión observa que ha habido dolo debe traspasar las actuaciones a la guardia civil o a la policía autonómica correspondiente.

El art. 29 de la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, señala en su art. 29: “1. Las funciones de Policía Judicial que se mencionan en el artículo 126 de la Constitución serán ejercidas por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, (...) y “2. Para el cumplimiento de dicha función tendrán carácter colaborador de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado el personal de Policía de las Comunidades Autónomas y de las Corporaciones Locales”.

A su vez el art. 283. LECrim enumera del primero al noveno, quienes constituyen la policía judicial: “Segundo. Para el cumplimiento de dicha función tendrán carácter colaborador de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado el personal de Policía de las Comunidades Autónomas y de las Corporaciones Locales” y “Noveno. El personal

¹⁰¹⁰ Autor.

¹⁰¹¹ Autoridad competente.

¹⁰¹² Avocación.

dependiente de la Jefatura Central de Tráfico, encargado de la investigación técnica de los accidentes”, aunque tanto la LO 2/1986 como la LECrim han quedado desactualizadas y no se puede decir que exista jerarquía entre los distintos cuerpos policiales, sino que deben actuar en su ámbito de competencia y cuando no les corresponda tienen que traspasar las actuaciones al cuerpo que tenga esa competencia. En cualquier caso, los agentes de los distintos cuerpos deben regirse por los principios de colaboración y cooperación.

El Real Decreto 769/1987, de 19 de junio, sobre regulación de la Policía Judicial. Establece en su art. 1º: “Las funciones generales de policía judicial corresponden a todos los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad cualquiera que sea su naturaleza y dependencia, en la medida en que deben prestar la colaboración requerida por la Autoridad Judicial o el Ministerio Fiscal en actuaciones encaminadas a la averiguación de delitos o descubrimiento y aseguramiento de delincuentes, con estricta sujeción al ámbito de sus respectivas competencias, y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 283 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal”.

El atestado tiene una gran importancia, pues es el documento que recoge declaraciones y testimonios de agentes de policía y textos de investigación sobre unos hechos que pueden tener relevancia penal y dar lugar al inicio de un proceso penal. La Sentencia del Tribunal Supremo 1219/2005, de 17 de octubre, afirma que solo puede concederse al atestado valor de auténtico elemento probatorio si es reiterado y ratificado en el juicio oral, normalmente mediante la declaración testifical de los agentes de policía firmantes del mismo, de modo que vulnera el derecho a la presunción de inocencia la sentencia condenatoria que se dicte sobre la única base del atestado policial no ratificado. No obstante, nada impide que se pueda afirmar que el atestado tiene virtualidad probatoria propia cuando contiene datos objetivos y verificables, pues hay partes del atestado, como pueden ser croquis, planos, huellas, fotografías, que sin estar dentro del parámetro de la prueba preconstituida o anticipada, pueden ser utilizados como elementos de juicio coadyuvantes, siempre que sean introducidos en el juicio oral como prueba documental a fin de posibilitar una efectiva contradicción por las partes.

Para solicitar el atestado policial existen varias vías. Las más comunes son pedirlo a la propia Policía, hacer un requerimiento a través de la web del ayuntamiento o en el propio juzgado mediante un abogado.

Tras conseguir el atestado policial, se debe leer detenidamente para saber cómo está redactado y cómo afecta si se ha sido una parte implicada. Si no se está convencido con la interpretación policial, o si se echa en falta algún dato que no está recogido en el atestado, se puede impugnar. Para ello hay que presentar en el juicio una prueba pericial que permita la reconstrucción del accidente y que demuestre que el atestado es erróneo.

La Sentencia núm. 182/2019 de la Audiencia Provincial de Burgos confirmó la condena impuesta por un delito contra la seguridad vial, por conducir sin permiso y desestimó el recurso interpuesto por el acusado porque frente a la alegación de éste de no haber comparecido los agentes que realizaron las gestiones concretas con las autoridades rumanas, se considera que la ratificación del atestado policial resulta suficiente, sin que se precise la presencia de los agentes concretos que realizaron esas gestiones.

¹⁰¹⁰ Es quien realiza la acción u omisión tipificada como infracción, es decir, el sujeto responsable de la misma. El art. 82 de la Ley (TRLTSV) señala que “La responsabilidad por las infracciones a lo dispuesto en esta ley recaerá directamente en el autor del hecho en que consista la infracción”.

Sin embargo, ese mismo artículo señala algunas excepciones:

a) El conductor de cualquier vehículo para el que se exija el uso de casco por conductor y pasajero será responsable por la no utilización del casco de protección por el pasajero, así como por transportar pasajeros que no cuenten con la edad mínima exigida.

Asimismo, el conductor del vehículo será responsable por la no utilización de los sistemas de retención infantil, con la excepción prevista en el artículo 13.4 cuando se trate de conductores profesionales”.

¹⁰¹¹ Cualquier persona, organismo o entidad que, autorizada por la ley, lleve a cabo la regulación, ordenación o control de ciertas actividades. En particular son autoridades competentes, dependiendo de las materias, las autoridades administrativas estatales, autonómicas o locales.

¹⁰¹² El Diccionario del español jurídico de la RAE y el CGPJ contiene la siguiente definición “Decisión de asumir los órganos superiores, cuando esté previsto en las leyes, el conocimiento de un asunto cuya resolución corresponda ordinariamente o por delegación a sus órganos administrativos dependientes, cuando circunstancias de índole técnica, económica, social, jurídica o territorial lo hagan conveniente”.

La avocación es una de las excepciones al carácter irrenunciable de la competencia de los órganos administrativos. Sus límites se encuentran en el Art. 10 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público: “Los órganos superiores podrán avocar para sí el conocimiento de uno o varios asuntos cuya resolución corresponda ordinariamente o por delegación a sus órganos administrativos dependientes, cuando circunstancias de índole técnica, económica, social, jurídica o territorial lo hagan conveniente.

En los supuestos de delegación de competencias en órganos no dependientes jerárquicamente, el conocimiento de un asunto podrá ser avocado únicamente por el órgano delegante.

¹⁰¹³ *Boletín de denuncia.*

¹⁰¹⁴ *Caducidad del procedimiento sancionador.*

¹⁰¹⁵ *Capacidad de culpabilidad.*

¹⁰¹⁶ *Capacidad de obrar.*

¹⁰¹⁷ *Concurso de leyes o de normas.*

¹⁰¹⁸ *Cooperador necesario.*

En todo caso, la avocación se realizará mediante acuerdo motivado que deberá ser notificado a los interesados en el procedimiento, si los hubiere, con anterioridad o simultáneamente a la resolución final que se dicte.

Contra el acuerdo de avocación no cabrá recurso, aunque podrá impugnarse en el que, en su caso, se interponga contra la resolución del procedimiento”.

Un caso típico sería que una Jefatura Provincial de Tráfico avocase las competencias delegadas en el Director del Centro ESTRADA de León.

¹⁰¹³ *Es un documento que le notifica al supuesto infractor la infracción cometida y le indica el motivo de la denuncia y la norma infringida, la cantidad a pagar, así como los plazos y formas de pago disponibles y los recursos que puede presentar. Incluye un número de expediente para facilitar el recurso y el seguimiento del procedimiento administrativo sancionador. En Hispanoamérica se utiliza más el término “boleta de infracción”.*

La Sentencia 835/2021, de 2 de noviembre, de la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo, establece que el boletín de denuncia es el instrumento que inicia el expediente administrativo y su ocultación y posterior alteración supone cambiar las consecuencias sancionadoras.

¹⁰¹⁴ *La caducidad pone fin, en aras de la seguridad jurídica, a un procedimiento sancionador cuya resolución se ha dilatado más allá del límite fijado por la ley. Una vez iniciado el procedimiento sancionador de tráfico la administración dispone de un plazo de un año para finalizarlo mediante la resolución. Si pasado ese plazo no se produce la resolución imponiendo la sanción o absolviendo al interesado, deben archivarse las actuaciones por estar el procedimiento “caducado”, es decir, se le acabó el tiempo al órgano sancionador.*

La caducidad, por tanto, es la consecuencia inmediata que se produce ante el incumplimiento de los plazos máximos que tiene la Administración para comenzar y finalizar un procedimiento. Excedida de esos plazos, el procedimiento caduca.

Ahora bien, si la demora no obedece a la desidia administrativa, sino que viene propiciada por la necesidad de comunicar a las partes el cambio de calificación jurídica, la práctica de pruebas complementarias, dando audiencia a las mismas al objeto de que se pronuncien sobre esas actuaciones, no procederá que ese tiempo se compute a efectos de duración del procedimiento cuando precisamente con ello se pretende salvaguardar su derecho de defensa

¹⁰¹⁵ *La capacidad de culpabilidad es la capacidad para comprender el carácter ilícito de la conducta y obrar conforme a ese conocimiento.*

¹⁰¹⁶ *La capacidad de obrar es la aptitud para actuar en un procedimiento administrativo y realizar válidamente los actos concretos ante la Administración, en el ejercicio y defensa de sus derechos e intereses (art.3 LPACAP).*

¹⁰¹⁷ *Estamos ante un concurso de leyes o normas cuando un mismo hecho puede ser calificado en dos o más preceptos penales, pero para evitar el quebranto del principio non bis in idem, solo uno de ellos resulta de aplicación.*

¹⁰¹⁸ *El art. 28 CP establece que “son autores quienes realizan el hecho por sí solos, conjuntamente o por medio de otro del que se sirven como instrumento. También serán considerados autores: a) Los que inducen directamente a otro u otros a ejecutarlo y b) Los que cooperan a su ejecución con un acto sin el cual no se habría efectuado”.*

La Audiencia Provincial de Madrid, en Sentencia núm. 270/2020, de 8 de junio, desestimó el recurso de apelación y confirmó la condena como cooperador necesario al propietario de un vehículo por permitir a su acompañante que lo condujese bajo efectos evidentes de ebriedad y siendo consciente de que ella no tenía permiso de conducción.

La cooperación necesaria es clara porque facilitó la conducción del vehículo por una vía por la que circulaban otros vehículos de motor poniendo en riesgo la seguridad colectiva y sin su intervención hubiera sido materialmente imposible, manteniéndose además dentro del vehículo hasta que colisionó.

En decir el cooperador necesario no es autor del delito, sino que participa en el hecho del que otro es autor. Como establece la sentencia del Tribunal Supremo 258/2007 de 19 de julio, “la cooperación necesaria en sentido estricto se refiere a quienes ponen una condición necesaria, pero no tienen el dominio del hecho, pues no toman parte en la ejecución del mismo, sino que, realizado su aporte, dejan la ejecución en manos de otros que ostentan el dominio del mismo. En otras palabras, el cooperador necesario realiza su aportación al hecho sin tomar parte en la ejecución del mismo”.

Según el TS en su sentencia núm. 399/2023 la persona que permite la conducción de un vehículo a otra que no dispone de la autorización para conducir, a sabiendas de que carece de dicha autorización por no haber dispuesto nunca de permiso, se le considera cooperador necesario siendo tal conducta constitutiva de un delito contra la

¹⁰¹⁹ *Criminología Vial*

¹⁰²⁰ *Delito*

¹⁰²¹ *Delito continuado*

¹⁰²² *Delito doloso.*

¹⁰²³ *Delito imprudente.*

seguridad vial del artículo 384 CP adquiriendo relevancia penal ex artículo 28.b) del mismo texto legal, desplazando así la infracción administrativa estipulada en el artículo 76.v) del RDL 6/2015.

¹⁰¹⁹ Es la disciplina criminológica que busca estudiar y prevenir los delitos contra la seguridad vial, así como la solución de los conflictos cuando se producen siniestros.

¹⁰²⁰ El art. 10 CP señala que “Son delitos las acciones y omisiones dolosas o imprudentes penadas por la ley”. En un delito, las funciones de instrucción, de un lado, y las de enjuiciamiento y decisión, de otro, han de estar encomendadas a dos órganos distintos: al Juez de Instrucción o Ministerio Público la primera, y al Jurado, Tribunal o Juez de lo Penal, la segunda. A fin de prevenir el prejuzgamiento y evitar que el acusado sea juzgado por un órgano falto de imparcialidad. La fase instructora es encomendada al MF, quien puede efectuar una investigación preliminar a la del Juez de Instrucción, a quien fundamentalmente se atribuye la fase instructora, en tanto que la fase de juicio oral y la sentencia es conferida bien a los Juzgados de lo Penal, bien a las Audiencias Provinciales.

¹⁰²¹ La STS 670/2018, 19 de Diciembre de 2018, establece: “Es delito continuado, cuando concorra una pluralidad de acciones u omisiones que dentro de un mismo plan preconcebido del autor, o aprovechando la misma ocasión, infrinjan el mismo o similar precepto penal, naturalmente siempre que se perpetren dentro de una proximidad temporal y actuando el autor con un dolo unitario, y obviamente siempre que se trate de varios delitos no juzgados con anterioridad, ni fragmentados por la acción del Estado en su función de persecución delictiva”.

¹⁰²² Un delito doloso consiste en llevar a cabo una acción antijurídica, a sabiendas de su ilicitud. Es decir, son dolosos aquellos delitos que se cometen a conciencia, es decir, el autor es completamente consciente de la acción que se lleva a cabo.

En siniestros de tráfico el dolo implica que el autor genera un peligro para los bienes jurídicos en los que la probabilidad de que se produzca el resultado lesivo es sumamente elevada, y conoce y percibe ese riesgo directamente y con antelación suficiente.

¹⁰²³ La STS 805/2017, de 11 de diciembre (caso Madrid Arena), tras unas consideraciones generales sobre la imprudencia, trata de establecer algunos criterios que ayuden a perfilar qué debemos entender por imprudencia menos grave, inspirándose en buena medida, lo que no se oculta, en el Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial:

El delito imprudente exige la concurrencia de los siguientes requisitos:

- 1º. La infracción de un deber de cuidado interno (deber subjetivo de cuidado o deber de previsión).
- 2º. Vulneración de un deber de cuidado externo (deber objetivo de cuidado).
- 3º. Generación de un resultado.
- 4º. Relación de causalidad.

A lo anterior debe sumarse:

1) En los comportamientos activos:

- a) el nexo causal entre la acción imprudente y el resultado (vínculo naturalístico u ontológico).
- b) la imputación objetiva del resultado (vínculo normativo): que el riesgo no permitido generado por la conducta imprudente sea el que materialice el resultado.

2) En los comportamientos omisivos: dilucidar si el resultado producido se hubiera ocasionado de todos modos si no se presta el comportamiento debido. Pero no que no se puede saber o conocer si el resultado se hubiera producido, o no, de haberse prestado la atención debida.

Conforme a la teoría de la imputación objetiva, se exige para determinar la relación de causalidad:

- 1) La causalidad natural: en los delitos de resultado éste ha de ser atribuible a la acción del autor.
- 2) La causalidad normativa: además hay que comprobar que se cumplen los siguientes requisitos sin los cuales se elimina la tipicidad de la conducta:

1º. Que la acción del autor ha creado un peligro jurídicamente desaprobado para la producción del resultado, lo que se entiende que no concurre en los siguientes supuestos:

- a) Cuando se trata de riesgos permitidos.
- b) Cuando se pretende una disminución del riesgo: es decir, se opera para evitar un resultado más perjudicial.
- c) Si se obra confiando en que otros se mantendrán dentro de los límites del riesgo permitido (principio de confianza).
- d) Si existen condiciones previas a las realmente causales puestas por quien no es garante de la evitación del resultado (prohibición de regreso).

2º. Que el resultado producido por la acción es la concreción del peligro jurídicamente desaprobado creado por la acción, manteniéndose criterios complementarios nacidos de la presencia de riesgos concurrentes para la

¹⁰²⁴ Delito vial

¹⁰²⁵ Delitos - Concurso

¹⁰²⁶ Delitos – Concurso Ideal

¹⁰²⁷ Delitos – Concurso Medial

¹⁰²⁸ Delitos – Concurso Real

¹⁰²⁹ Denuncia.

producción del resultado, de forma que en estos casos hay que indagar cuál es la causa que realmente produce el resultado.

¹⁰²⁴ Los delitos contra la seguridad vial son un tipo de conducta ilícita que pone en peligro la seguridad pública. El Código Penal castiga esta acción porque de no respetar las normas de seguridad vial, no solo se puede poner en tela de juicio la vida del actor, sino también la de la de todos aquellos que le rodean. Se pueden dividir los delincuentes en dos tipos, los que comenten aquellos que hacen de esta conducta uno de sus medios de vida y los que los cometen de forma aislada.

¹⁰²⁵ El **concurso de delitos** es una aplicación especial de las penas que dicta el juez por la comisión de determinados delitos. Se pueden acumular las penas o castigar por separado, dependerá principalmente del tipo de delito cometido. Durante el proceso de comisión de un delito se pueden dar diferentes circunstancias en el que se comentan varios delitos. Algunos van **incluidos dentro del mismo acto**, por ejemplo, el homicidio incluye las lesiones, y, por lo tanto, al responsable no se le castigará por lesiones sino por homicidio.

Otros delitos son un **medio para cometer otro**, y otras veces se **consuman varios delitos de diferente naturaleza**.

¹⁰²⁶ El **concurso ideal** de delitos se recoge en el art. 77.2 CP); esto es, cuando un solo hecho comprende dos o más delitos. En este caso, únicamente se castigará con el delito más grave en su mitad superior, sin que pueda exceder de la suma de las penas por separado. Si se supera este límite se aplicará cada infracción penal por separado.

La Sala de lo Penal del Tribunal Supremo en sentencia 440/2022, de 9 de febrero, optó por sancionar de forma individual a un conductor denunciado por dos delitos: conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas (art. 379.2 CP), careciendo además de permiso (art. 384 CP). Estimó que la cuestión debía resolverse con aplicación de las reglas relativas al concurso ideal de delitos y no con las que regulan el concurso real.

¹⁰²⁷ La **penalidad del concurso medial** ha venido modificada con la L.O 1/2015, y se ha determinado modificando el art. 77.3 CP, que dice: «...se impondrá una pena superior a la que habría correspondido, en el caso concreto, por la infracción más grave, y que no podrá exceder de la suma de las penas concretas que hubieran sido impuestas separadamente por cada uno de los delitos. Dentro de estos límites, el juez o tribunal individualizará la pena conforme a los criterios expresados en el artículo 66. En todo caso, la pena impuesta no podrá exceder del límite de duración previsto en el artículo anterior.»

Con ello parece buscarse un castigo más severo que al concurso ideal, pero inferior al concurso real. Modificación penológica que ha dado lugar a la Circular 4/2015 de la Fiscalía para su interpretación por los señores fiscales.

El concurso medial se aplica cuando un delito es un medio necesario para la comisión de otro. En este caso el juez castiga únicamente con la pena superior del delito más grave.

¹⁰²⁸ El **concurso real** de delitos se recoge en el art. 73 CP, y se aplica en el caso de que, durante la comisión de un delito se realicen varios actos de carácter ilegal, los cuales deben tratarse de diferentes tipos penales (recogidos en distintos títulos del código penal).

En este caso, el juez determinará que se acumulen las penas, siempre que fuera posible por la naturaleza de los mismos.

Cada uno de estos delitos se considera como un tipo penal con su propia pena. A la hora del juicio se unifican formando una única pena que comprende todos los tipos penales.

Es importante mencionar que la pena final nunca puede superar el triple de la pena del delito más grave.

¹⁰²⁹ La definición la encontramos en el art. 62 de la Ley 39/2015 del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas:

"1. Se entiende por denuncia, el acto por el que cualquier persona, en cumplimiento o no de una obligación legal, pone en conocimiento de un órgano administrativo la existencia de un determinado hecho que pudiera justificar la iniciación de oficio de un procedimiento administrativo.

2. Las denuncias deberán expresar la identidad de la persona o personas que las presentan y el relato de los hechos que se ponen en conocimiento de la Administración. Cuando dichos hechos pudieran constituir una infracción administrativa, recogerán la fecha de su comisión y, cuando sea posible, la identificación de los presuntos responsables".

¹⁰³⁰ Denuncia falsa.

¹⁰³¹ Denuncia por parte de un agente de la autoridad.

¹⁰³² Denuncia voluntaria.

¹⁰³³ Días hábiles y días naturales.

¹⁰³⁴ Diligencia.

¹⁰³⁵ Diligencia de embargo.

¹⁰³⁶ Dolo.

¹⁰³⁰ El artículo 456 del Código Penal castiga con penas de prisión o multa a los que con conocimiento de su falsedad denuncien haber sido víctimas de un hecho delictivo o acusen falsamente a otras personas como autores de infracciones penales.

La persona que ha sido denunciada falsamente puede, a su vez, denunciar o querellarse por injurias o calumnias contra el que formuló la falsa denuncia.

¹⁰³¹ Es el documento en el que un Agente de la autoridad, de servicio y con competencias en materia de tráfico, constata unos hechos constitutivos de infracción administrativa.

¹⁰³² Está contemplada en el art. 4 del Real Decreto 320/1994, de 25 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de procedimiento sancionador en materia de tráfico: 2. Cualquier persona podrá, igualmente, formular denuncias por hechos que puedan constituir infracciones a los preceptos del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial o de sus Reglamentos. En su art. 5 indica los datos que deben figurar en la denuncia.PEC

Es el acto por el que una persona (incluidos los agentes de la autoridad sin competencias en materia de tráfico o cuando estos últimos no están de servicio) pone en conocimiento de la autoridad o sus agentes unos hechos que, entiende, pueden ser constitutivos de infracción, tipificada como tal en el TRLTSV y en sus disposiciones complementarias de desarrollo.

Si el denunciante es un agente fuera de servicio o sin competencias en tráfico, en la denuncia debe constar su identificación completa.

La Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, en su art.4 sobre “Dedicación profesional” dispone que “Deberán llevar a cabo sus funciones con total dedicación, debiendo intervenir siempre, en cualquier tiempo y lugar, se hallaren o no de servicio, en defensa de la Ley y de la seguridad ciudadana.”

¹⁰³³ Es fundamental conocer qué tipo de días se aplican en cualquier procedimiento sancionador. Estos plazos pueden consistir en días (a veces hábiles, a veces naturales), o en meses, aunque el TRLTSV prevé que los plazos son en días naturales.

- Los días hábiles: cuentan todos menos domingos y festivos (y en multas impuestas desde el 2 de octubre de 2016, tampoco los sábados)
- Los días naturales: cuentan todos, sin excepción.

Por ejemplo: Si el día 6 de abril se nos notifica la incoación de un procedimiento sancionador dando un plazo de 20 días naturales para hacer alegaciones, el último día para hacer alegaciones será el día 26 de abril (incluido).

¹⁰³⁴ Documento oficial que verifica ciertos trámites administrativos y deja constancia de ellos.

¹⁰³⁵ La diligencia de embargo consiste en notificar al deudor y al tercero afectado (por ejemplo, el banco o el empleador) la cantidad que se va a embargar y los bienes o derechos que se van a afectar. La autoridad tributaria puede embargar cuentas bancarias, salarios, pensiones, inmuebles, vehículos, etc.

Contra la diligencia de embargo sólo son admisibles los motivos de oposición siguientes:

- Extinción de la deuda o prescripción del derecho a exigir el pago.
- Falta de notificación de la providencia de apremio.
- Incumplimiento de las normas reguladoras del embargo que contiene la Ley General Tributaria.
- Suspensión del procedimiento de recaudación.

¹⁰³⁶ El tipo doloso en siniestros de tráfico implica que el autor genera un peligro para los bienes jurídicos en los que la probabilidad de que se produzca el resultado lesivo es sumamente elevada, y conoce y percibe ese riesgo directamente y con antelación suficiente.

El Tribunal Supremo - Sala Segunda, de lo Pena en sentencia del 11 de mayo de 2001 estableció la diferencia entre dolo directo de primer grado, de segundo grado, eventual y culpa consciente:

Segundo (...) **“A diferencia del dolo directo, donde el agente quiere el resultado, y el directo de segundo grado, donde dicho resultado se representa como una consecuencia inevitable de la acción, que admite el autor, en el llamado dolo eventual el agente se representa el resultado como posible. Por otra parte, en la culpa consciente no se quiere causar la lesión, aunque también se advierte su posibilidad, y, sin embargo, se actúa.**

¹⁰³⁷ *Error de derecho.*

¹⁰³⁸ *Error de hecho.*

¹⁰³⁹ *Estado de ebriedad evidente.*

¹⁰⁴⁰ *Etilómetro de precisión o evidencial.*

¹⁰⁴¹ *Expediente administrativo.*

Se advierte el peligro, pero se confía que no se va a producir el resultado. Por ello, existe en ambos elementos subjetivos del tipo una base de coincidencia: advertir la posibilidad del resultado, pero no querer el mismo. Para la teoría del consentimiento habrá dolo eventual cuando el autor consienta y apruebe el resultado advertido como posible. La teoría de la representación se basa en el grado de probabilidad de que se produzca el resultado, cuya posibilidad se ha representado el autor. Sin embargo, la culpa consciente se caracteriza por que, aun admitiendo dicha posibilidad, se continúa la acción en la medida en que el agente se representa la producción del resultado como una posibilidad muy remota. En síntesis, en el dolo eventual si el autor hubiese conocido de antemano la producción del resultado hubiese continuado el curso de la acción, mientras que en la culpa consciente dicho conocimiento le hubiese hecho desistir de la misma. Otras teorías explican el dolo eventual desde una perspectiva más objetiva, en la medida que lo relevante será que la acción en sí misma sea capaz de realizar el resultado prohibido por la Ley, en cuyo caso el consentimiento del agente quedaría relegado a un segundo plano, mientras en la culpa consciente el grado de determinación del resultado en función de la conducta desplegada no alcanza dicha intensidad, confiando en todo caso al agente que aquél no se va a producir”.

¹⁰³⁷ La STS núm. 7405/1999 aclara que hay error de derecho cuando no hay controversia sobre los hechos materiales que tuvo en consideración el órgano administrativo y, sin discutirse esa realidad fáctica o material, la polémica que pretende suscitarse está referida a la calificación formal que en un plano normativo haya sido dada a los hechos o a las consecuencias jurídicas que se hayan hecho derivar de esos mismos hechos». Teniendo en cuenta que la LRJ/PAC ha sido derogada, y entendiendo que en la actualidad la referencia sería con el art. 125.1.a) de la Ley 39/2015.

¹⁰³⁸ La STS núm. 2164/2007 de 8 de abril de 2009, establece que: «por errores de hecho se ha de entender aquellos que versan sobre un hecho, cosa o suceso, esto es, sobre una realidad independiente de toda opinión, criterio particular o calificación, estando excluido de su ámbito todo aquello que se refiere a cuestiones jurídicas, apreciación de la trascendencia o alcance de los hechos indubitados, acción de las pruebas, interpretación de disposiciones legales y calificaciones que puedan establecerse, sin que sea lícito aplicar la técnica del error de hecho a cuestiones que de ofrecer algún posible error sería de derecho, incluso aunque estos hipotéticos errores jurídicos sean manifiestos y patentes».

¹⁰³⁹ Cuando a través de los sentidos y por las manifestaciones externas aparentes se puede apreciar razonablemente que la conducta o la condición física de una persona presenta alteraciones en la coordinación, en los reflejos, en el equilibrio o en el lenguaje, con motivo del consumo de bebidas que contienen alcohol etílico.

¹⁰⁴⁰ Los etilómetros son aparatos sometidos a control metrológico, han pasado a estar regulados por la Orden ICT/155/2020, de 7 de febrero, por la que se regula el control metrológico del Estado de determinados instrumentos de medida.

El etilómetro evidencial o de precisión es el que se utiliza para realizar la prueba de alcoholemia si la primera prueba realizada con etilómetro de muestreo en hubiera dado positivo.

Esta prueba evidencial consta de dos partes separadas por un mínimo de 10 minutos entre una y otra. La segunda sólo se hace si la primera dio positivo. En cada una de las cuales el conductor sopla dos veces consecutivas, calculando la máquina el margen de error. El etilómetro evidencial, que determina la tasa de alcohol en el aliento del conductor, suele estar contenido en un maletín de mediano tamaño que se encuentra en las furgonetas de atestados presentes en los controles de alcoholemia y que ahora al reducirse de tamaño también se puede llevar en los demás vehículos que utilizan los agentes.

El etilómetro evidencial incluye una pequeña impresora que sirve para proporcionar un ticket con una información (tasa de alcoholemia, los datos del conductor, hora y fecha) que se adjuntará a la denuncia o al expediente judicial como prueba evidencia. Es decir, la importancia de esta impresión reside en que tiene validez documental ante un juez y que adjunta el agente a la denuncia del conductor o al atestado en caso de haber dado positivo en la prueba y esto implique la comisión de un delito.

Es conveniente que en caso de redactar un atestado se haga constar si en la prueba con el etilómetro evidencial, aumentó o disminuyó la cantidad de alcohol en el aire espirado.

Recordemos que los atestados sólo son denuncias y que adquieren la condición de pruebas al ser ratificadas por los agentes ante el Juez en el juicio.

¹⁰⁴¹ El art. 70 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, establece que “Es el conjunto ordenado de documentos y actuaciones que sirven de antecedente y fundamento a la resolución administrativa, así como las diligencias encaminadas a ejecutarla”.

¹⁰⁴² Expediente administrativo sancionador.

¹⁰⁴³ Extinción de la responsabilidad.

¹⁰⁴⁴ Firmeza de la sanción administrativa.

¹⁰⁴⁵ Identificación del conductor.

¹⁰⁴⁶ Incoación/Iniciación/Inicio.

¹⁰⁴⁷ Infracción administrativa.

¹⁰⁴² Se aplica el Reglamento Sancionador en Materia de Tráfico y el TRLTSV.

El derecho de acceso de aquel a los archivos y registros administrativos se reconoce en el artículo 105.b) de la Constitución Española. Como destaca la sentencia del Tribunal Supremo de 14 de noviembre de 2000 (Rec. 4618/96) constituye una manifestación del principio de transparencia administrativa. También figura ese derecho en el art. 13.d) Ley 39/2015.

¹⁰⁴³ La LRSP en su art. 30 sólo regula la prescripción como causa de extinción de la responsabilidad.

La Ley 2/1998 de la potestad sancionadora de las Administraciones Públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco la regula más exhaustivamente:

Artículo 19. Extinción de la responsabilidad.

1. La responsabilidad se extingue:

a) Por muerte de la persona física sancionada.

b) Por la ejecución completa de la sanción.

c) Por el indulto.

d) Por la prescripción de la infracción.

e) Por la prescripción de la sanción.

2. En los casos de extinción de la persona jurídica sancionada, para la ejecución de la sanción o sanciones se estará a lo que dispongan las normas administrativas sectoriales o la normativa de Derecho privado que resulte aplicable.

¹⁰⁴⁴ La resolución pasa a ser firme en vía administrativa cuando no susceptible de recurso administrativo alguno, ni de alzada ni de reposición, y que es por ello ejecutiva. También son firmes cuando pudiendo interponerse un recurso administrativo, se dejen firmes y consentidas al no haber sido recurridas en plazo. El art. 96 TRLTSV dispone: "2. Contra las resoluciones sancionadoras, podrá interponerse recurso de reposición, con carácter potestativo, en el plazo de un mes contado desde el día siguiente al de su notificación.

El recurso se interpondrá ante el órgano que dictó la resolución sancionadora, que será el competente para resolverlo.

3. La interposición del recurso de reposición **no suspenderá la ejecución del acto impugnado** ni la de la sanción. En el caso de que el recurrente solicite la suspensión de la ejecución, ésta se entenderá denegada transcurrido el plazo de un mes desde la solicitud sin que se haya resuelto".

¹⁰⁴⁵ La identificación del conductor no inicia el procedimiento sancionador, y siempre hay que cumplimentar ese trámite so pena de multa agravada por no identificarlo. Una vez identificado, la persona indicada recibirá la notificación del inicio-incoación del procedimiento sancionador. La única excepción es el supuesto en que se solicite la identificación del conductor a la misma persona que cometió la infracción. En ese caso, se entiende que lo que se notifica es la incoación del procedimiento, de forma que se dispone de 20 días naturales para pagar con reducción o presentar alegaciones.

¹⁰⁴⁶ El procedimiento administrativo sancionador en materia de tráfico se inicia siempre por la comisión de una infracción de tráfico de la que haya tenido noticia la autoridad competente. La incoación es la primera actuación escrita durante la instrucción de un procedimiento sancionador. En las sanciones de tráfico, la incoación puede tener su origen la propia iniciativa del órgano competente o mediante denuncia de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico o de cualquier persona que observe unos hechos susceptibles de ser calificados de infracción y lo ponga en conocimiento de la autoridad competente o de sus agentes. La denuncia de los agentes de tráfico notificada en el acto al infractor se considera incoación del procedimiento. No es así en el caso de las denuncias de los vigilantes y controladores de estacionamiento regulado ya que al no ser agentes de la autoridad sus denuncias tienen el carácter de voluntarias teniendo que figurar en las mismas sus datos y no un número como ocurre con los agentes de la circulación.

¹⁰⁴⁷ Una infracción es la acción u omisión que incumple una conducta obligada o prohibida en la normativa vigente (conducir por encima de la velocidad establecida, o con un vehículo prohibido, o habiendo consumido alcohol, ...). La impone el Derecho Administrativo y que en ningún momento puede suponer la privación de libertad (exclusiva del Derecho Penal).

Las infracciones deben estar "tipificadas" en una ley; es decir, sólo aquellas que infringen las obligaciones específicas recogidas en las leyes y reglamentos vigentes pueden ser denunciadas y, en su caso, ser sancionadas.

¹⁰⁴⁸ *Infractor.*

¹⁰⁴⁹ *Infractor reincidente.*

¹⁰⁵⁰ *Interés legítimo.*

¹⁰⁵¹ *Juicio rápido.*

¹⁰⁵² *Justicia gratuita.*

¹⁰⁵³ *Legitimación activa.*

¹⁰⁵⁴ *Legitimación pasiva.*

¹⁰⁵⁵ *Lucro cesante.*

¹⁰⁵⁶ *Medida cautelar.*

El TRLTSV define las infracciones de tráfico como: “Las acciones u omisiones contrarias a esta Ley, desarrolladas reglamentariamente en su caso, tendrán el carácter de infracciones administrativas y serán sancionadas en los términos previstos en la misma”. (Artículo 74.1.).

¹⁰⁴⁸ *Según el DEL, es alguien que quebranta una ley o precepto.*

¹⁰⁴⁹ *El concepto de reincidente se refiere a la persona que vuelve a caer o incurrir en una infracción o delito. La reincidencia se debe tener en cuenta en la graduación de la sanción, tal como señala el art. 81 de la Ley (TRLTSV). El sistema de permiso por puntos supone un sistema de castigo basado en la reincidencia. Para conocer la diferencia entre reincidencia y multirreincidencia, tenemos que acudir al art. 66. 1.5ª CP, que se basa en el número de condenas anteriores: 1 o 2 en la reincidencia y 3 o más en la multirreincidencia.*

¹⁰⁵⁰ *Condición que reúne la persona para ser parte en el proceso, consistente en tener interés personal, individual o colectivo, distinto de la situación jurídica que otros ciudadanos pueden tener respecto de la misma cuestión.*

“El concepto de interés legítimo, base de la legitimación procesal a que alude el artículo 19 de la Ley Jurisdiccional contencioso-administrativa, que debe interpretarse a la luz del principio “pro actione” que tutela el artículo 24 de la Constitución, equivale a la titularidad potencial de una posición de ventaja o de una utilidad jurídica por parte de quien ejercita la pretensión y que se materializaría de prosperar ésta (recurso de casación 595/2013, Sala Tercera, de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo, de 23 de febrero de 2015).

En materia de protección de datos el “interés legítimo” está regulado en el artículo 6 del Reglamento General de Protección de Datos y se recoge en la normativa europea 2016/679, punto 1, apartado f, y explica que el Juez debe valorar si “el tratamiento de las imágenes es necesario para la satisfacción de intereses legítimos perseguidos por el responsable del tratamiento o por un tercero, siempre que sobre dichos intereses no prevalezcan los intereses o los derechos y libertades fundamentales del interesado que requieran la protección de datos personales, en particular cuando el interesado sea un niño”.

¹⁰⁵¹ *Los juicios rápidos por delito contra la seguridad vial (alcoholemia, conducción sin permiso...) concentran sus actuaciones en el Juzgado de Guardia. Se trata de un tipo de juicio abreviado para agilizar los procedimientos penales, por lo que la instrucción y la preparación del juicio son inmediatas. En la práctica, se utiliza para ciertos delitos considerados como menos graves y siempre que el procedimiento se incoe en atestado policial. Etenido puesto a disposición judicial o citado: Es imprescindible que la persona haya sido detenida y puesta a disposición del Juzgado de Guardia o que, sin ser detenida, haya sido citada por la policía para comparecer ante dicho juzgado en calidad de denunciado.*

Entre las principales ventajas del juicio rápido, destaca la posibilidad de que el acusado reconozca los hechos y se alcance una sentencia de conformidad. En este caso, si hay acuerdo con el Ministerio Fiscal, el acusado puede beneficiarse de una reducción de hasta un tercio de la pena prevista, una circunstancia que muchos clientes consideran determinante a la hora de tomar una decisión. Este acuerdo, además, puede dictarse incluso el mismo día, lo que hace de este procedimiento una vía muy eficaz en términos de tiempo y coste procesal.

¹⁰⁵² *Ver asistencia jurídica gratuita.*

¹⁰⁵³ *La legitimación pasiva se refiere a la persona física o jurídica contra quien se dirige la demanda.*

¹⁰⁵⁴ *Se refiere al actor o persona que demande en un proceso*

¹⁰⁵⁵ *El art. 126 del Texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la circulación de vehículos a motor, establece que el lucro cesante consiste en la pérdida de la capacidad de ganancia por trabajo personal y en particular en el perjuicio que sufre el lesionado por la pérdida o disminución neta de sus ingresos provenientes de su trabajo.*

¹⁰⁵⁶ *Una medida cautelar está orientada a garantizar los efectos de una sentencia que circunstancialmente pudiera anular y dejar sin efecto la resolución administrativa recurrida.*

¹⁰⁵⁷ *Multa.*

¹⁰⁵⁸ *Motivación.*

¹⁰⁵⁹ *Multa administrativa.*

¹⁰⁵⁷ Las multas son sanciones impuestas por infracciones administrativas o penales, cuya característica principal radica en el hecho de ser una sanción pecuniaria, que se origina por una acción o conducta que infringe el Ordenamiento Jurídico, y que, en virtud de su naturaleza coercitiva, se materializa a través del pago de una cantidad de dinero en un determinado plazo. Su finalidad es castigar la conducta irregular del sujeto infractor, y por la otra, persuadir a las personas a respetar la legalidad.

Las multas pueden ser de cuantía fija o variable (multas proporcionales).

Una vez asumida la responsabilidad, existe un plazo voluntario de 20 días naturales desde que se recibió la notificación para pagar o recurrir si no se está conforme con la sanción.

Si se paga la multa en periodo voluntario, el infractor se beneficia del 50% de reducción, aunque tiene que renunciar a recurrirla (presentar alegaciones). Normalmente no se puede fraccionar o aplazar el pago de una multa.

Cualquier recurso o alegación que se presente tras haber pagado la multa en el período voluntario no tendrá efecto. Al interponer una alegación se pierde el derecho al descuento del 50%, por lo que, si el recurso presentado es desestimado, se deberá pagar el 100% de la sanción.

No se aplicará la reducción del 50% para las siguientes infracciones:

- Conducir vehículos que tengan instalados inhibidores de radar o mecanismos que interfieran en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico.
- Falsear la identificación del conductor responsable de una infracción.
- Realizar obras en la vía sin la autorización correspondiente, no instalar, o hacerlo incorrectamente, la señalización correspondiente. Así como la retirada, ocultación, alteración o deterioro de la señalización permanente u ocasional.
- Incumplir las normas establecidas para las actividades industriales que afectan de manera directa a la seguridad vial.

Cumplido el plazo voluntario de 20 días, si no se ha pagado ni recurrido, la multa pasará a tramitarse a través del procedimiento ordinario:

Este periodo ordinario permite un plazo de 45 días después de recibida la notificación para realizar el pago de la multa. En este caso hay que abonar el 100% del importe.

Durante este periodo ordinario no será posible realizar alegaciones. Únicamente en el caso de que hubiera algún error en la denuncia, podrás presentar un recurso extraordinario de revisión.

Una vez finalizado el plazo de 45 días desde la notificación de la sanción, si no se ha pagado, la multa será remitida a la Agencia Estatal de la Administración Tributaria, que iniciará una providencia de apremio.

Una providencia de apremio es una notificación de la Agencia Tributaria en la que se reclama el pago de una multa. Es un procedimiento administrativo y todos los trámites se realizan de oficio.

La providencia de apremio siempre lleva aparejada un recargo del 20% sobre la deuda pendiente y genera intereses de demora por el retraso del pago acumulado. Si no se abona en el plazo previsto, la administración procederá a cobrarla –sumando el importe de la deuda, los intereses devengados y los recargos de este periodo ejecutivo– mediante el embargo de los bienes del deudor. Otra manera diferente es que se le retenga la cuantía del dinero que haya que devolverle al hacer la declaración anual de la renta.

¹⁰⁵⁸ Exigencia determinante de la validez de cualquier decisión adoptada por un juez, tribunal o autoridad administrativa que afecte a los derechos en litigio.

La motivación de las resoluciones administrativas tiene un doble fundamento: erradicar la arbitrariedad de la Administración y dar a conocer al interesado las razones por las que se ha tomado la decisión, posibilitando así el ejercicio de los recursos, permitiendo con ello que pueda contradecir el administrado, en su caso, las razones motivadoras del acto y apreciar si se ha actuado o no dentro de los límites impuestos a la actividad de los poderes públicos.

El TSJ Madrid, Sala de lo Contencioso-administrativo, en Sentencia 254/2023, de 28 de abril, anuló una sanción de tráfico por no motivar la denegación de las pruebas propuestas en el procedimiento sancionador. En este caso el expedientado fue privado de su derecho de defensa, pues tras la solicitud de practica de medios probatorios no fue dictado acuerdo alguno

motivado de admisión o inadmisión. De esta forma se asignó anticipadamente a las denuncias ratificadas por los agentes de la autoridad la naturaleza y efectos propios de una presunción “iuris et de iure”, que no admite prueba en contrario, con frontal contravención de la normativa y doctrina jurisprudencial que, reiteradamente, ha puesto de manifiesto que la presunción de veracidad es meramente “iuris tantum”.

¹⁰⁵⁹ Es la sanción más corriente en materia de tráfico. Consiste en el pago de una cantidad de dinero que puede satisfacerse de forma voluntaria por el interesado, o forzosamente por la vía de apremio. El TRLTSV establece en su artículo 74.1, que: “Las acciones u omisiones contrarias a esta ley tendrán el carácter de infracciones administrativas y serán sancionadas en los términos previstos en la misma”, clasificándose estas infracciones en leves, graves y muy graves y sancionadas de acuerdo con la magnitud de la infracción cometida.

¹⁰⁶⁰ *Multirreincidencia.*

¹⁰⁶¹ *Norma subsidiaria.*

¹⁰⁶² *Norma supletoria.*

Estas sanciones se imponen mediante un procedimiento sancionador, instruido con arreglo a la normativa de tráfico y, supletoriamente, a las disposiciones que regulan el procedimiento administrativo común.

Si no se paga la multa le corresponde a la Agencia Estatal de la Administración Tributaria, recaudarla, en aplicación del procedimiento de apremio sobre el patrimonio del obligado al pago, que se iniciará mediante la notificación de la providencia de apremio respectiva, de conformidad con lo establecido en el artículo 161.3 de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria (LGT) y el artículo 69 del Real Decreto 939/2005, de 29 de julio, por el que se aprueba el Reglamento General de Recaudación.

En esta providencia se anunciará, entre otras cosas, el requerimiento expreso para que se efectúe el pago de la deuda, incluido el recargo de apremio, es decir, diez por ciento sobre la cuantía original, para lo cual el sancionado dispondrá de un nuevo plazo de cumplimiento, de conformidad con lo establecido en el artículo 62.5 de la LGT. Adicionalmente, en la providencia se informará a título de advertencia, qué pasa si no se paga la multa en el periodo establecido, caso en el cual de no efectuarse "...el ingreso del importe total de la deuda pendiente en dicho plazo, incluido el recargo de apremio reducido del 10 por ciento, se procederá al embargo de sus bienes o a la ejecución de las garantías existentes para el cobro de la deuda con inclusión del recargo de apremio del 20 por ciento y de los intereses de demora que se devenguen hasta la fecha de cancelación de la deuda."

Si sigue sin pagarse la multa, se procederá, -en cumplimiento del mandato contenido en la providencia de apremio, al embargo de los bienes y derechos del infractor en cuantía suficiente para cubrir su importe, los intereses que procedan, los recargos del periodo ejecutivo y las costas del procedimiento de apremio, teniendo en cuenta el principio de proporcionalidad.

El embargo podrá recaer sobre la siguiente categoría de bienes o derechos:

- a) Bienes inmuebles, muebles y semovientes;*
- b) Dinero en efectivo o en cuentas abiertas en entidades de crédito;*
- c) Créditos, efectos, valores o derechos realizables;*
- d) Sueldos, salarios y pensiones;*
- e) Intereses, renta y frutos de toda especie;*
- f) Establecimientos mercantiles e industriales;*
- g) Metales preciosos, piedras finas, joyería, orfebrería y antigüedades.*

¹⁰⁶⁰ *Circunstancia de especial agravación consistente en que al delinquir el sujeto ha sido condenado ejecutoriamente por tres o más delitos del mismo título y naturaleza. El art. 66.1, 5.ª CP, señala: "Cuando concurra la circunstancia agravante de reincidencia con la cualificación de que el culpable al delinquir hubiera sido condenado ejecutoriamente, al menos, por tres delitos comprendidos en el mismo título de este Código, siempre que sean de la misma naturaleza, podrán aplicar la pena superior en grado a la prevista por la ley para el delito de que se trate, teniendo en cuenta las condenas precedentes, así como la gravedad del nuevo delito cometido".*

Los medios se hacen eco el 29.12.2023 de que el titular del Juzgado de lo Penal 2 de Santander, ha condenado a JCF a 1 año y 3 días de prisión, al pago de una multa de 360 euros. Esta vez, sin embargo, JCF no se ha librado de entrar en la cárcel, por ser multirreincidente. Esta era la cuarta vez que era interceptado por el mismo delito: conducir sin carnet. Tenía antecedentes penales, por lo tanto.

El magistrado lo condenó, por una parte, a 6 meses de prisión como autor de un delito contra la seguridad vial del artículo 384.2 del Código Penal (conducción sin permiso habilitante, con la agravante de multirreincidencia del artículo 66.5 en relación con el 22.8 del Código Penal).

Por otra, también lo castigó a otros 6 meses y 3 días de prisión por otro delito contra la seguridad vial, del art. 383 CP (negativa a la práctica de la prueba de determinación del alcohol), con la atenuante de embriaguez del art. 21.1 en relación con el 20.2 CP.

Lo que conlleva la inhabilitación, durante la condena, del derecho a votar y —esto es automático, porque viene en el artículo— la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores durante 12 meses y 3 días.

Lo que no podrá hacer de ninguna de las maneras ya que no tiene carnet de conducir. Si se lo sacara en ese tiempo no podría conducirlo tampoco.

También le han impuesto una multa de 360 euros por otro delito contra la seguridad vial, este del 379.2 CP (conducción bajo los efectos del alcohol), sin concurrencia de circunstancias modificativas. La pena ha sido de 6 meses de multa (180 días) a razón de dos euros diarios.

¹⁰⁶¹ *Es una fórmula de colaboración normativa para los casos de concurso de normas, esto es, para los casos en los que resulten aplicables dos o más de ellas al mismo supuesto de hecho, de manera que la subsidiaria cede en beneficio de la primaria a la que, en su caso, complementa. Es decir, un reglamento*

¹⁰⁶² *Se trata de rellenar lagunas; de tal manera que cuando un determinado supuesto no es objeto de regulación por la norma inicialmente aplicable, da paso a la supletoria, siempre, eso sí, que semejante operación no resulte, por otras circunstancias, disconforme al ordenamiento jurídico.*

¹⁰⁶³ La función principal de la notificación es que el interesado tenga conocimiento de un acto que incide en sus derechos o intereses. Es la forma de comunicación que el organismo utiliza con el ciudadano infractor. La notificación inicia el procedimiento sancionador. Cuando un organismo oficial envía una iniciación o una resolución a un ciudadano, se dice que le notifica. Normalmente por carta certificada, pero también se notifica en mano por los agentes denunciadores, en Boletines Oficiales o en Tablones Edictales. No son notificación los avisos de certificado. En esos casos, el día de recepción es aquel en que se recoge la carta en correos.

La regulación de las notificaciones está contenida en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas:

“Artículo 40. Notificación.

1. El órgano que dicte las resoluciones y actos administrativos los notificará a los interesados cuyos derechos e intereses sean afectados por aquéllos, en los términos previstos en los artículos siguientes.
2. Toda notificación deberá ser cursada dentro del plazo de diez días a partir de la fecha en que el acto haya sido dictado, y deberá contener el texto íntegro de la resolución, con indicación de si pone fin o no a la vía administrativa, la expresión de los recursos que procedan, en su caso, en vía administrativa y judicial, el órgano ante el que hubieran de presentarse y el plazo para interponerlos, sin perjuicio de que los interesados puedan ejercitar, en su caso, cualquier otro que estimen procedente.
3. Las notificaciones que, conteniendo el texto íntegro del acto, omitiesen alguno de los demás requisitos previstos en el apartado anterior, surtirán efecto a partir de la fecha en que el interesado realice actuaciones que supongan el conocimiento del contenido y alcance de la resolución o acto objeto de la notificación, o interponga cualquier recurso que proceda.
4. Sin perjuicio de lo establecido en el apartado anterior, y a los solos efectos de entender cumplida la obligación de notificar dentro del plazo máximo de duración de los procedimientos, será suficiente la notificación que contenga, cuando menos, el texto íntegro de la resolución, así como el intento de notificación debidamente acreditado.
5. Las Administraciones Públicas podrán adoptar las medidas que consideren necesarias para la protección de los datos personales que consten en las resoluciones y actos administrativos, cuando éstos tengan por destinatarios a más de un interesado”.

Artículo 41. Condiciones generales para la práctica de las notificaciones.

1. Las notificaciones se practicarán preferentemente por medios electrónicos y, en todo caso, cuando el interesado resulte obligado a recibirlas por esta vía.

No obstante lo anterior, las Administraciones podrán practicar las notificaciones por medios no electrónicos en los siguientes supuestos:

- a) Cuando la notificación se realice con ocasión de la comparecencia espontánea del interesado o su representante en las oficinas de asistencia en materia de registro y solicite la comunicación o notificación personal en ese momento.
- b) Cuando para asegurar la eficacia de la actuación administrativa resulte necesario practicar la notificación por entrega directa de un empleado público de la Administración notificante.

Con independencia del medio utilizado, las notificaciones serán válidas siempre que permitan tener constancia de su envío o puesta a disposición, de la recepción o acceso por el interesado o su representante, de sus fechas y horas, del contenido íntegro, y de la identidad fidedigna del remitente y destinatario de la misma. La acreditación de la notificación efectuada se incorporará al expediente.

Los interesados que no estén obligados a recibir notificaciones electrónicas, podrán decidir y comunicar en cualquier momento a la Administración Pública, mediante los modelos normalizados que se establezcan al efecto, que las notificaciones sucesivas se practiquen o dejen de practicarse por medios electrónicos.

Reglamentariamente, las Administraciones podrán establecer la obligación de practicar electrónicamente las notificaciones para determinados procedimientos y para ciertos colectivos de personas físicas que por razón de su capacidad económica, técnica, dedicación profesional u otros motivos quede acreditado que tienen acceso y disponibilidad de los medios electrónicos necesarios.

Adicionalmente, el interesado podrá identificar un dispositivo electrónico y/o una dirección de correo electrónico que servirán para el envío de los avisos regulados en este artículo, pero no para la práctica de notificaciones.

2. En ningún caso se efectuarán por medios electrónicos las siguientes notificaciones:

- a) Aquellas en las que el acto a notificar vaya acompañado de elementos que no sean susceptibles de conversión en formato electrónico.
- b) Las que contengan medios de pago a favor de los obligados, tales como cheques.

3. En los procedimientos iniciados a solicitud del interesado, la notificación se practicará por el medio señalado al efecto por aquel. Esta notificación será electrónica en los casos en los que exista obligación de relacionarse de esta forma con la Administración.

Cuando no fuera posible realizar la notificación de acuerdo con lo señalado en la solicitud, se practicará en cualquier lugar adecuado a tal fin, y por cualquier medio que permita tener constancia de la recepción por el interesado o su representante, así como de la fecha, la identidad y el contenido del acto notificado.

4. En los procedimientos iniciados de oficio, a los solos efectos de su iniciación, las Administraciones Públicas podrán recabar, mediante consulta a las bases de datos del Instituto Nacional de Estadística, los datos sobre el domicilio del

interesado recogidos en el Padrón Municipal, remitidos por las Entidades Locales en aplicación de lo previsto en la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local.

5. Cuando el interesado o su representante rechace la notificación de una actuación administrativa, se hará constar en el expediente, especificándose las circunstancias del intento de notificación y el medio, dando por efectuado el trámite y siguiéndose el procedimiento.

6. Con independencia de que la notificación se realice en papel o por medios electrónicos, las Administraciones Públicas enviarán un aviso al dispositivo electrónico y/o a la dirección de correo electrónico del interesado que éste haya comunicado, informándole de la puesta a disposición de una notificación en la sede electrónica de la Administración u Organismo correspondiente o en la dirección electrónica habilitada única. La falta de práctica de este aviso no impedirá que la notificación sea considerada plenamente válida.

7. Cuando el interesado fuera notificado por distintos cauces, se tomará como fecha de notificación la de aquélla que se hubiera producido en primer lugar.

Artículo 42. Práctica de las notificaciones en papel.

1. Todas las notificaciones que se practiquen en papel deberán ser puestas a disposición del interesado en la sede electrónica de la Administración u Organismo actuante para que pueda acceder al contenido de las mismas de forma voluntaria.

2. Cuando la notificación se practique en el domicilio del interesado, de no hallarse presente éste en el momento de entregarse la notificación, podrá hacerse cargo de la misma cualquier persona mayor de catorce años que se encuentre en el domicilio y haga constar su identidad. Si nadie se hiciera cargo de la notificación, se hará constar esta circunstancia en el expediente, junto con el día y la hora en que se intentó la notificación, intento que se repetirá por una sola vez y en una hora distinta dentro de los tres días siguientes. En caso de que el primer intento de notificación se haya realizado antes de las quince horas, el segundo intento deberá realizarse después de las quince horas y viceversa, dejando en todo caso al menos un margen de diferencia de tres horas entre ambos intentos de notificación. Si el segundo intento también resultara infructuoso, se procederá en la forma prevista en el artículo 44.

3. Cuando el interesado accediera al contenido de la notificación en sede electrónica, se le ofrecerá la posibilidad de que el resto de notificaciones se puedan realizar a través de medios electrónicos.

Artículo 43. Práctica de las notificaciones a través de medios electrónicos.

1. Las notificaciones por medios electrónicos se practicarán mediante comparecencia en la sede electrónica de la Administración u Organismo actuante, a través de la dirección electrónica habilitada única o mediante ambos sistemas, según disponga cada Administración u Organismo.

A los efectos previstos en este artículo, se entiende por comparecencia en la sede electrónica, el acceso por el interesado o su representante debidamente identificado al contenido de la notificación.

2. Las notificaciones por medios electrónicos se entenderán practicadas en el momento en que se produzca el acceso a su contenido.

Cuando la notificación por medios electrónicos sea de carácter obligatorio, o haya sido expresamente elegida por el interesado, se entenderá rechazada cuando hayan transcurrido diez días naturales desde la puesta a disposición de la notificación sin que se acceda a su contenido.

3. Se entenderá cumplida la obligación a la que se refiere el artículo 40.4 con la puesta a disposición de la notificación en la sede electrónica de la Administración u Organismo actuante o en la dirección electrónica habilitada única.

4. Los interesados podrán acceder a las notificaciones desde el Punto de Acceso General electrónico de la Administración, que funcionará como un portal de acceso.

Artículo 44. Notificación infructuosa.

Cuando los interesados en un procedimiento sean desconocidos, se ignore el lugar de la notificación o bien, intentada ésta, no se hubiese podido practicar, la notificación se hará por medio de un anuncio publicado en el «Boletín Oficial del Estado».

Asimismo, previamente y con carácter facultativo, las Administraciones podrán publicar un anuncio en el boletín oficial de la Comunidad Autónoma o de la Provincia, en el tablón de edictos del Ayuntamiento del último domicilio del interesado o del Consulado o Sección Consular de la Embajada correspondiente.

Las Administraciones Públicas podrán establecer otras formas de notificación complementarias a través de los restantes medios de difusión, que no excluirán la obligación de publicar el correspondiente anuncio en el «Boletín Oficial del Estado».

Artículo 45. Publicación.

1. Los actos administrativos serán objeto de publicación cuando así lo establezcan las normas reguladoras de cada procedimiento o cuando lo aconsejen razones de interés público apreciadas por el órgano competente.

En todo caso, los actos administrativos serán objeto de publicación, surtiendo ésta los efectos de la notificación, en los siguientes casos:

a) Cuando el acto tenga por destinatario a una pluralidad indeterminada de personas o cuando la Administración estime que la notificación efectuada a un solo interesado es insuficiente para garantizar la notificación a todos, siendo, en este último caso, adicional a la individualmente realizada.

b) Cuando se trate de actos integrantes de un procedimiento selectivo o de concurrencia competitiva de cualquier tipo. En este caso, la convocatoria del procedimiento deberá indicar el medio donde se efectuarán las sucesivas publicaciones, careciendo de validez las que se lleven a cabo en lugares distintos.

2. La publicación de un acto deberá contener los mismos elementos que el artículo 40.2 exige respecto de las notificaciones. Será también aplicable a la publicación lo establecido en el apartado 3 del mismo artículo.

En los supuestos de publicaciones de actos que contengan elementos comunes, podrán publicarse de forma conjunta los aspectos coincidentes, especificándose solamente los aspectos individuales de cada acto.

3. La publicación de los actos se realizará en el diario oficial que corresponda, según cual sea la Administración de la que proceda el acto a notificar.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 44, la publicación de actos y comunicaciones que, por disposición legal o reglamentaria deba practicarse en tablón de anuncios o edictos, se entenderá cumplida por su publicación en el Diario oficial correspondiente.

Artículo 46. Indicación de notificaciones y publicaciones.

Si el órgano competente apreciase que la notificación por medio de anuncios o la publicación de un acto lesiona derechos o intereses legítimos, se limitará a publicar en el Diario oficial que corresponda una somera indicación del contenido del acto y del lugar donde los interesados podrán comparecer, en el plazo que se establezca, para conocimiento del contenido íntegro del mencionado acto y constancia de tal conocimiento.

Adicionalmente y de manera facultativa, las Administraciones podrán establecer otras formas de notificación complementarias a través de los restantes medios de difusión que no excluirán la obligación de publicar en el correspondiente Diario oficial”.

También está regulada en el art. 22.4 de la Ley 43/2010, de 30 de diciembre, del servicio postal universal, de los derechos de los usuarios y del mercado postal y en los art. 39 al 44 del Real Decreto 1829/1999, de 3 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regula la prestación de los servicios postales. Al ser estas normas anteriores a la Ley 39/2015 será esta última la que se debe tener en cuenta en caso de contradicción entre normas. Debemos señalar además la doctrina del Tribunal Constitucional resumida en la sentencia 113/2006, de 5 de abril en la que señaló:

“(…) sólo hemos admitido la comunicación con terceras personas en aquellos supuestos en los que, no siendo posible la comunicación personal con el propio interesado o su representante, concurría la característica de la “proximidad”, para que el perceptor pueda hacer llegar con facilidad a manos del destinatario la documentación correspondiente, “cercanía” que permite presumir el conocimiento a tiempo por el interesado o su representante del contenido del acto que se notifica en orden a asegurar su derecho a intervenir en el proceso correspondiente para la defensa de sus derechos e intereses legítimos (por ejemplo, terceras personas que se encontraban en el domicilio del interesado o de su representante, tales como empleados o familiares, o cercanas al mismo, como el conserje de la finca o vecino: STC 19/2004, de 23 de febrero, FJ 4).

No obstante, hemos advertido que incluso en esos supuestos de “proximidad” o “cercanía” geográfica no se puede presumir sin más que la traslación del acto de comunicación del tercero al interesado se ha producido de forma regular, por lo que cuando el interesado cuestiona la recepción de dicha comunicación, debe dársele la oportunidad de acreditar la no recepción.

Esto es, la notificación del acto a persona distinta del interesado, aunque se haya efectuado en la forma y con el cumplimiento de los requisitos previstos en la ley, no implica “eo ipso” la validez constitucional del citado acto de comunicación pues, para garantizar tanto el derecho de acceso a la jurisdicción de los interesados como su derecho de defensa, es imprescindible que se les haya producido efectivamente la traslación de su contenido a tiempo de poder reaccionar, lo que exige, en todo caso, darles la oportunidad de probar que el contenido de aquel acto de comunicación con terceras personas (al margen de su corrección legal) no les fue trasladado con el tiempo suficiente para reaccionar en defensa de sus derechos e intereses legítimos.

En efecto, este Tribunal ha considerado que los órganos judiciales no pueden presumir, sin lesionar el derecho consagrado en el art. 24 CE, que las notificaciones realizadas a través de terceras personas hayan llegado al conocimiento de la parte interesada, cuando la misma cuestiona fundadamente la recepción del acto de comunicación procesal o la fecha en que le fue entregada la cédula por el tercero, supuesto en el cual, a la vista de las circunstancias del caso, de las alegaciones formuladas y de la prueba que pudiera eventualmente practicarse, están obligados a emitir un pronunciamiento expreso sobre la posibilidad o no de que el tercero haya cumplido con su deber de hacer llegar en tiempo el acto de comunicación procesal a su destinatario (SSTC 22/1987, de 20 de febrero, FJ 2; 195/1990, de 29 de noviembre, FFJJ 3 y 4; 275/1993, de 20 de septiembre, FFJJ 4 y 5; 326/1993, de 8 de noviembre, FJ 5; 39/1996, de 11 de marzo, FFJJ 2 y 3; 113/2001, de 7 de mayo, FFJJ 5 y 6; 199/2002, de 28 de octubre, FJ 2; y 21/2006, de 30 de enero, FJ 3).

Por esta razón, debe ofrecerse a quienes se hayan visto perjudicados por los actos de comunicación a terceras personas, la posibilidad de destruir la presunción que obra en su contra mediante la prueba de que el contenido del acto no les ha sido trasladado en tiempo y forma. En este sentido, no hemos admitido la validez de determinados actos de comunicación procesal en supuestos en que sus destinatarios finales habían acreditado, por las circunstancias concurrentes en cada caso, que no habían tenido un conocimiento efectivo de los mismos a tiempo de reaccionar en los plazos y con los mecanismos procesales establecidos en el Ordenamiento jurídico. Así, por ejemplo, hemos negado validez a los actos de comunicación procesal realizados al conserje de una finca que reconoce no haber trasladado la notificación al interesado (STC 275/1993, de 20 de septiembre, FJ 3), al vecino que retrasa maliciosamente durante diez días el traslado de la notificación al interesado (STC 39/1996, de 11 de marzo, FJ 3), al vecino de un domicilio que se duda fuese del interesado (STC 19/2004, de 23 de febrero, FJ 4), al vecino que se niega a firmar la diligencia

¹⁰⁶⁴ *Notificación electrónica.*

¹⁰⁶⁵ *Peligro abstracto.*

¹⁰⁶⁶ *Período de información previa.*

¹⁰⁶⁷ *Plazos en el Procedimiento Administrativo.*

de notificación (STC 21/2006, de 30 de enero), e incluso al Procurador que fallece el mismo día que recibe la notificación que debía trasladar (STC 59/1998, de 16 de marzo, FJ 3).

Se trata, a fin de cuentas, de valorar una eventual indefensión por el incumplimiento por parte de una tercera persona de la carga de comunicar la citación en observancia del deber de colaboración con la justicia (STC 82/2000, de 27 de marzo, FJ 6)".

En este punto debemos señalar la reciente sentencia nº. 1104/2022, de 27 de julio, que en hace un amplio repaso al contenido de la **jurisprudencia del Tribunal Supremo sobre las notificaciones**, y señala: «Con base en la **doctrina jurisprudencial reseñada se extrae que no solo es esencial la demostración del intento de entrega por dos veces de las cartas certificadas, sino también la prueba de la entrega del "aviso de llegada" mediante su introducción en el buzón o casillero correspondiente, o por otro medio, pues del cumplimiento de ese requisito depende que el destinatario tenga conocimiento del intento de notificación y pueda acudir en plazo a recogerla**, y en caso de no hacerlo, que concurren los requisitos para la práctica de la notificación edictal.

Así, la jurisprudencia reseñada entiende que la regulación de la Ley 30/1992 (hoy, Ley 39/2015) ha de integrarse con las precisiones exigidas por la reglamentación en que se regulan tales formas de notificación, en este caso la postal, por lo que la acreditación de los intentos de notificación fallidos ha de efectuarse conforme a los requisitos exigidos en el citado artículo 42.2 y 42.3 Real Decreto 1829/1999, pues aquella no es agotadora sino que ha de ser completada por las normas reguladoras de los servicios que efectúan la notificación, y en tal sentido, han de ser de aplicación las normas del operador postal en cuanto a la práctica de las notificaciones de las resoluciones administrativas, que exige su estricto cumplimiento dado que garantiza los derechos de los administrados y la eficacia de la actuación administrativa.

(...)

Para contestar a la cuestión sobre la que se entiende existe interés casacional objetivo para la **formación de jurisprudencia** debemos señalar que, **una vez realizados los dos intentos de notificación sin éxito por personal de Correos, se debe proceder, cuando ello sea posible, a dejar al destinatario aviso de llegada en el correspondiente casillero domiciliario, acreditándose fehacientemente dicho extremo en la notificación».**

Por tanto, **para acudir a la notificación edictal será necesario no solo los dos intentos de notificación, sino que se deje el pertinente aviso de llegada, correctamente cumplimentado.**

Vemos que, aunque estas sentencias se refieren muchas veces a notificaciones judiciales también son de aplicación a notificaciones administrativas.

¹⁰⁶⁴ El artículo 41 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre establece la preferencia de las notificaciones electrónicas, y que necesariamente revestirán esta forma las que se realicen a los obligados a comunicarse de manera electrónica con la administración. A partir del 1 de noviembre de 2022, la DGT dejó de enviar notificaciones en papel a las Personas Jurídicas. A partir de ese momento se notificará exclusivamente de forma electrónica a través de la Dirección Electrónica Vial (DEV).

Para dar de alta en DEV será necesario usar un certificado digital en vigor y facilitar un correo electrónico y un teléfono móvil dónde recibir los avisos de las notificaciones pendientes. En caso de no darse de alta, se asignará de oficio una dirección electrónica vial, donde se realizarán las notificaciones pertinentes. Recuerda que si no se comunica a la DGT un correo electrónico o teléfono móvil para este fin, no se recibirán los avisos de la puesta a disposición de las notificaciones de multas de tráfico.

¹⁰⁶⁵ Desarrollado ya en el FD.2º.5. de la STS.2315/2017: "(...). No se requiere la existencia de un resultado de peligro concreto ni tampoco de lesión. Ello no quiere decir que pueda hablarse de delito de peligro presunto, pues ha de concurrir siempre un peligro real, aunque genérico o abstracto, caracterizado por la peligrosidad "ex ante" de la conducta, pero sin necesidad de que ese peligro se materialice en la afectación de bienes jurídicos singulares. De modo que se exige siempre la existencia de una acción peligrosa (desvalor real de la acción) que haga posible un contacto con el bien jurídico tutelado por la norma(desvalor potencial del resultado), si bien cuando este contacto llegue a darse estaremos ya ante un delito de peligro concreto."

¹⁰⁶⁶ Antes de acordar la iniciación del procedimiento, el órgano competente podrá abrir un período de información o actuaciones previas con el fin de conocer las circunstancias del caso concreto y la conveniencia o no de iniciar el procedimiento (art. 55.1 de la Ley 39/2015, LPACAP).

¹⁰⁶⁷ Se rigen por el art. 30 de la 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas:

a) Los plazos se computan por días hábiles, es decir, se excluyen los sábados, los domingos y los festivos.

¹⁰⁶⁸ *Policía judicial.*

¹⁰⁶⁹ *Potestad sancionadora.*

¹⁰⁷⁰ *Prescripción de las infracciones.*

¹⁰⁷¹ *Prescripción de las sanciones.*

¹⁰⁷² *Presunción de veracidad.*

b) Los plazos por meses se computan a partir del día siguiente. Hay que contarlos de fecha a fecha desde la notificación o publicación. Si la notificación es de fecha 20 de marzo, y el plazo para presentar un recurso es de un mes, el plazo termina el 20 de abril, aunque el cómputo se inicia al día siguiente (el 21 de marzo).

Si en el mes de vencimiento no hubiera día equivalente a aquel en que comienza el cómputo, se entenderá que el plazo expira el último día del mes. Ejemplo de esto tendríamos:

- Si la notificación es de fecha 30 de enero y dan de plazo un mes. El plazo expira el 28 de febrero o 29 de febrero, último día de ese mes al no haber equivalente (día 30)
- Si la notificación es de fecha 31 de agosto y dan de plazo un mes, el plazo expira el 30 de septiembre, último día de ese mes al no haber equivalente (día 31).

c) Cuando un día fuese hábil en el municipio o Comunidad Autónoma en que residiese el interesado, e inhábil en la sede del órgano administrativo, o a la inversa, se considerará inhábil en todo caso.

d) Cuando el último día del plazo sea inhábil, se entenderá prorrogado al primer día hábil siguiente. Esta regla se aplica a todos los plazos, tanto si son naturales como hábiles, por meses, años, o por días. Si el último día del plazo es inhábil (o sea festivo o sábado o domingo) se prorrogará al primer día hábil siguiente. Existe el malentendido de que al contar los plazos por días naturales no habría que aplicar esta regla, pero, todo lo contrario, esta regla es precisamente para los plazos por meses, años o días naturales, y no para días hábiles, ya que no puede coincidir que el último día del plazo sea inhábil, porque los días inhábiles no se están computando.

¹⁰⁶⁸ Es aquella que presta auxilio y servicios a los Jueces, Magistrados y al Ministerio Fiscal, en la averiguación de los delitos, y en el descubrimiento y aseguramiento de los delincuentes (art. 547 LOPJ, y art. 126 CE). El FSCSV en su Dictamen 2/2016 indica que desde que las Policías de Tráfico se desplazan al lugar del accidente y detectan indicios de delito, son Policía Judicial de Tráfico en sentido no orgánico sino funcional y dependen de los Jueces y del MF (arts. 283 y ss. LECrim y art. 547 LOPJ).

¹⁰⁶⁹ La LRJSP señala en su art. 25 que: “1. La potestad sancionadora de las Administraciones Públicas se ejercerá cuando haya sido expresamente reconocida por una norma con rango de Ley, con aplicación del procedimiento previsto para su ejercicio ...). Por su parte la LPACAP dispone en su art. 63.2 que “en ningún caso se podrá imponer una sanción sin que se haya tramitado el oportuno procedimiento”.

¹⁰⁷⁰ La prescripción es una garantía del ciudadano frente a la falta de actividad o diligencia de la Administración. Las infracciones sólo pueden “perseguirse” mediante un procedimiento sancionador durante un tiempo determinado desde su comisión. Si pasado ese plazo -contado desde que se comete la infracción- no se inicia el procedimiento sancionador, la infracción prescribe por agotamiento del tiempo para iniciar el procedimiento y ya no puede sancionarse por su comisión.

¹⁰⁷¹ Las sanciones impuestas en un procedimiento por una infracción de tráfico también prescriben: sólo pueden hacerse efectivas durante un período de tiempo establecido que no tiene por qué coincidir con el plazo de prescripción de las infracciones. El plazo comienza a contarse desde el día siguiente a aquel en que sea firme la resolución por la que se impone la multa. El plazo de prescripción se interrumpe con el inicio, con conocimiento del interesado, del proceso de ejecución de la multa.

¹⁰⁷² Es un privilegio que ostentan personas dotadas de autoridad pública en desempeño de sus funciones. En virtud del mismo la palabra del agente de la autoridad se presume veraz y prevalece sobre la del no funcionario. Siempre que no se acredite lo contrario.

Aparece regulado en el art. 77.5 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas: “Art. 77.5. Los documentos formalizados por los funcionarios a los que se reconoce la condición de autoridad y en los que, observándose los requisitos legales correspondientes se recojan los hechos constatados por aquéllos harán prueba de éstos salvo que se acredite lo contrario.”

También la encontramos en el código de circulación, respecto de la denuncia de un policía. El art. 52 de la Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana, establece: “En los procedimientos sancionadores que se instruyan en las materias objeto de esta Ley, las denuncias, atestados o actas formulados por los agentes de la autoridad en ejercicio de sus funciones que hubiesen presenciado los hechos, previa ratificación en el caso de haber sido negados por los denunciados, constituirán base suficiente para adoptar la resolución que proceda, salvo prueba en contrario y sin perjuicio de que aquéllos deban aportar al expediente todos los elementos probatorios disponibles”.

En materia específica de tráfico y seguridad vial aparece regulado en los siguientes preceptos:

¹⁰⁷³ Principio “in dubio pro reo”.

¹⁰⁷⁴ Principio “non bis in idem”.

¹⁰⁷⁵ Principio de proporcionalidad.

¹⁰⁷⁶ Procedimiento administrativo.

¹⁰⁷⁷ Procedimiento sancionador.

- El Art. 88, TRLTSV: “Las denuncias formuladas por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas tendrán valor probatorio, salvo prueba en contrario, de los hechos denunciados, de la identidad de quienes los hubieran cometido y, en su caso, de la notificación de la denuncia, sin perjuicio del deber de aquéllos de aportar todos los elementos probatorios que sean posibles sobre el hecho denunciado”

El Art. 14, RPSMT, indica: “Las denuncias efectuadas por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico tendrán valor probatorio respecto de los hechos denunciados, sin perjuicio del deber de aquéllos de aportar todos los elementos probatorios que sean posibles sobre el hecho denunciado y de las pruebas que en defensa de los respectivos derechos o intereses puedan señalar o aportar los propios denunciados”

Pero este principio, no impide a quien no lo disfruta, que pueda contradecir los hechos declarados por la autoridad. Se trata por tanto de un principio “iuris tantum”, que admite prueba en contrario. De modo que el Principio de Presunción de Veracidad, convive con el de Inocencia.

¹⁰⁷³ Es un principio jurídico básico en el derecho penal que expresa la obligatoriedad de que el Tribunal o Juez sentenciador absuelva al acusado de un delito cuando las pruebas no sean suficientes para demostrar la culpabilidad. Y ello, porque, resulta menos gravoso para la sociedad, la absolución de un culpable que la condena de un inocente. Se trata de una norma de interpretación, de naturaleza procesal, no integrada en precepto alguno, de tal suerte que su aplicación entra de lleno en el ámbito exclusivo del juzgador de instancia, y en su libertad de criterio para formar el veredicto definitivo (Auto 106/2002, del Tribunal Supremo de 18 de enero).

La Presunción de Inocencia, aparece como derecho fundamental en el artículo 24.2 de la Constitución Española. Se trata de un derecho propio del ordenamiento penal, y que la jurisprudencia, por afinidad, hizo extensiva al administrativo sancionador.

En el derecho administrativo sancionador, el principio de Presunción de Inocencia garantiza no sufrir sanción sin previa actividad probatoria. Corresponde a la Administración, probar la certeza de los hechos imputados. En ningún caso está obligado el inculcado/expedientado a probar su inocencia, al venir amparado por la presunción de inocencia constitucional. Sin que sea bastante una denuncia que inicie un expediente sancionador, pero que no constituya prueba de infracción. Y todo ello a pesar del principio de veracidad de los agentes de la autoridad, pues este admite prueba en contrario.

Sobre el principio de presunción de inocencia, nuestro tribunal constitucional, y al respecto del periodo probatorio, ha resuelto [Sentencia 76/90 de 25 de abril (FJ.8º)]:

«(...) cualquier insuficiencia en el resultado de las pruebas practicadas, libremente valorado por el órgano sancionador, debe traducirse en un pronunciamiento absolutorio (...)»

Ante una paradoja imposible, Sancho Panza estando de gobernador en la ínsula Barataria no pudiendo dar una solución lo expresa así: “pues siempre es alabado más el hacer bien que mal” y comenta que Don Quijote le había dicho que “que cuando la justicia estuviese en duda me decantase y acogiese a la misericordia”.

¹⁰⁷⁴ Se aplica dentro de un mismo proceso o procedimiento, a una pluralidad de sanciones, ante una identidad de sujetos, hechos y fundamentos. La prohibición que expresa y reiteradamente ha venido reconociendo el Tribunal Constitucional impide castigar doblemente y proscribire la compatibilidad entre penas y sanciones administrativas cuando se dan las circunstancias anteriores.

¹⁰⁷⁵ Es uno de los pilares fundamentales del Derecho administrativo sancionador y del Derecho penal. Tiene que cumplir tres requisitos básicos: adecuación, necesidad y proporcionalidad en sentido estricto.

¹⁰⁷⁶ Puede definirse, tal como figura en la exposición de motivos de la Ley 39/2015, como un “conjunto ordenado de trámites y actuaciones formalmente realizadas, según el cauce legalmente previsto, para dictar un acto administrativo o expresar la voluntad de la Administración”. El procedimiento administrativo es la garantía de que la Administración opera con sometimiento pleno a la Ley y al Derecho.

El procedimiento administrativo se resuelve en la propia vía administrativa (es decir, por órganos de las Administraciones Públicas), y está sometido al control del Poder Judicial por medio del recurso contencioso-administrativo.

¹⁰⁷⁷ Es una serie ordenada de trámites obligatorios que debe cumplir la Administración de Tráfico antes de imponer una sanción administrativa. En materia de tráfico se divide en Iniciación, Propuesta de resolución (algunas veces) y Resolución. Frente a cada uno de esos actos pueden formularse alegaciones o interponerse recurso de reposición. Todos los trámites del procedimiento sancionador obligan a la Administración a someterse a la norma que lo regula y,

¹⁰⁷⁸ *Proceso judicial.*

¹⁰⁷⁹ *Prohibición de realizar ciertas actividades.*

¹⁰⁸⁰ *Propuesta de Resolución.*

¹⁰⁸¹ *Prueba preconstituida.*

¹⁰⁸² *Reclamación económico-administrativa.*

¹⁰⁸³ *Recurso administrativo.*

¹⁰⁸⁴ *Recurso de alzada.*

¹⁰⁸⁵ *Recurso extraordinario de revisión.*

por otra parte, se garantiza, mediante una resolución motivada, tanto el interés público como el interés de los particulares interesados.

Para que el procedimiento sancionador se ponga en marcha es necesario la comisión de una infracción a la Ley de Tráfico y Seguridad Vial o a sus reglamentos. Sin embargo, esto no es suficiente, sino que es necesario tener conocimiento de los hechos por parte de quien tiene la obligación de actuar, bien directamente o a través de los informes de otras personas u organismos. Así pues, el elemento que va a desencadenar que se inicie el procedimiento sancionador es el conocimiento de los hechos, esto es, que una persona con obligación de actuar ante una infracción conozca lo ocurrido.

¹⁰⁷⁸ La existencia de dos posiciones enfrentadas, **la del actor o demandante que interpone su pretensión y la del demandado oponiéndose a la misma**, constituye una **nota esencial de todo proceso**. Ambas partes procesales ostentan los mismos medios de ataque y de defensa hasta la obtención de una resolución definitiva y firme.

Proceso es el conjunto de actos y trámites seguidos ante un juez o tribunal, tendentes a dilucidar la justificación en derecho de una determinada pretensión entre distintas partes y que concluye con una sentencia, es decir, con una decisión fundamentada jurídicamente.

¹⁰⁷⁹ Junto con la multa, la sanción que con más frecuencia aparece en la Ley (TRLTSV) es, seguramente la que consiste, por ejemplo, en prohibir la circulación o la conducción de vehículo o la que implica la suspensión o cierre de un centro de reconocimiento de conductores o de una autoescuela.

¹⁰⁸⁰ Es el escrito en el que el organismo oficial evalúa las alegaciones y pruebas aportadas por el ciudadano dentro del procedimiento sancionador. Suelen conllevar un nuevo plazo para hacer alegaciones.

¹⁰⁸¹ Es aquella que ya existe antes de que de comienzo un juicio. Es decir, dentro del proceso penal que marca la LECrim son aquellas que están disponibles antes de que se inicie la apertura del juicio.

¹⁰⁸² Se puede interponer contra los actos posteriores al procedimiento sancionador derivados de una sanción firme de tráfico. Las multas ya impuestas sólo pueden recurrirse por motivos procedimentales, no de fondo, mediante una reclamación económico - administrativa contra providencias de apremio, diligencias de embargo o embargos efectivos. No forma parte del procedimiento sancionador. Es una reclamación administrativa (no judicial, a pesar de que el órgano ante el que se interpone se denomina "Tribunal" económico administrativo) que puede referirse a defectos de forma cometidos en el procedimiento del que trae causa la cantidad embargada (fechas, ausencia de notificaciones del procedimiento de origen) pero no puede alegarse nada referente a la infracción porque, como hemos dicho, el procedimiento sancionador de tráfico ya ha concluido.

¹⁰⁸³ Los recursos administrativos son actuaciones de los ciudadanos particulares que permiten solicitar a la Administración la modificación o revocación de una resolución o un acto administrativo, al no considerarlos acordes con el ordenamiento jurídico. Los recursos administrativos son la vía previa para reclamar antes de llegar a la vía judicial.

¹⁰⁸⁴ Consiste en recurrir las resoluciones y los actos de trámite cuando no pongan fin a la vía administrativa ante el órgano superior jerárquico del que los dictó. La Ley 18/2009 de reforma de la LTSV en materia sancionadora suprimió el recurso de alzada.

¹⁰⁸⁵ Contra las resoluciones sancionadoras en materia de tráfico también cabría presentar el recurso extraordinario de revisión. Este recurso se regula en los artículos 125 y 126 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento

¹⁰⁸⁶ *Recurso (potestativo) de reposición.*

¹⁰⁸⁷ *Recurso judicial contencioso-administrativo.*

¹⁰⁸⁸ *Recusación.*

¹⁰⁸⁹ *Reglamento.*

Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Se presenta ante el órgano administrativo que dictó la resolución, y cabrá cuando se produzca alguna de las siguientes circunstancias:

Que al dictarlos se hubiera incurrido en error de hecho, que resulte de los propios documentos incorporados al expediente.

Que aparezcan documentos de valor esencial para la resolución del asunto que evidencien el error en la resolución recurrida, aunque sean posteriores.

Que en la resolución hayan influido esencialmente documentos o testimonios declarados falsos en una sentencia judicial firme, ya sea esta anterior o posterior a la resolución.

Que la resolución se hubiese dictado como consecuencia de prevaricación, cohecho, violencia, maquinación fraudulenta u otra conducta punible, y así se haya declarado en sentencia judicial firme.

El recurso se entenderá desestimado si transcurridos tres meses desde la interposición del recurso no se hubiere dictado y notificado la resolución, abriéndose la vía jurisdiccional contencioso-administrativa.

¹⁰⁸⁶ *Frente a la resolución definitiva se puede interponer un recurso administrativo de reposición en el plazo de un mes.*

La administración debe contestar al recurso de reposición: su contestación será ya resolución "firme", contra la que sólo cabe interponer recurso "contencioso-administrativo" en vía judicial.

La reforma efectuada en la Ley por la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, suprimió el recurso de alzada, y ahora únicamente se permite el recurso potestativo de reposición contra la resolución sancionadora.

El art. 96 de la Ley (TRLTSP) señala: "Contra las resoluciones sancionadoras, podrá interponerse recurso de reposición, con carácter potestativo, en el plazo de un mes contado desde el día siguiente al de su notificación. El recurso se interpondrá ante el órgano que dictó la resolución sancionadora, que será el competente para resolverlo".

Contra la resolución de un recurso de reposición no podrá interponerse de nuevo dicho recurso.

¹⁰⁸⁷ *Cuando la resolución sancionadora ha adquirido firmeza en la vía administrativa puede interponerse el recurso contencioso administrativo.*

La Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso Administrativa, regula en su art. 14 la competencia territorial de los juzgados y tribunales en este orden, estableciendo que cuando el recurso tenga por objeto actos de las Administraciones públicas en materia de sanciones será competente, a elección del demandante:

- *El juzgado o el tribunal en cuya circunscripción tenga el demandante su domicilio.*
- *El juzgado o el tribunal en cuya circunscripción se halle la sede del órgano autor del acto originario impugnado.*

La cuantía del recurso contencioso-administrativo vendrá determinada por el valor económico de la pretensión objeto del mismo.

Los plazos para la interposición del recurso contencioso administrativo dependerán de si el acto es expreso o presunto, si es vía de hecho, si es un litigio entre administraciones, etc.

El art. 46 de la LJCA establece que: «El plazo para interponer el recurso contencioso administrativo será de dos meses contados desde el día siguiente al de la publicación de la disposición impugnada o al de la notificación o publicación del acto que ponga fin a la vía administrativa, si fuera expreso. Si no lo fuera, el plazo será de seis meses y se contará, para el solicitante y otros posibles interesados, a partir del día siguiente a aquél en que, de acuerdo con su normativa específica, se produzca el acto presunto».

Mientras que el silencio positivo tiene la consideración de un verdadero acto presunto ejecutable (art. 24 LPAC), el silencio negativo, por un lado, no excusa a la Administración de dictar resolución expresa en cualquier caso (arts. 21, 25 LPAC), sin vinculación al sentido del silencio [art. 24.3.b) de la LPAC], y, por otro, el interesado no tiene un plazo preclusivo para interponer el recurso contencioso-administrativo, es decir, frente al silencio negativo no existe plazo para interponer el recurso contencioso-administrativo.

¹⁰⁸⁸ *La recusación es una figura muy similar a la abstención. Ambas persiguen el mismo fin: garantizar la objetividad de la resolución. Sin embargo, mientras la abstención depende del propio actuante, la recusación puede ser invocada por las partes.*

Basta con que concurra cualquiera de las causas de abstención para que los interesados puedan plantear la recusación. deberán hacerlo por escrito, en cualquier momento de la tramitación del procedimiento.

Al día siguiente, el recusado debe manifestar a su superior si concurre la causa alegada.

Cuando concurra causa de abstención, el actuante quedará recusado. Inmediatamente se le nombrará un sustituto.

En caso de negarse, el superior podrá realizar las comprobaciones que estime oportunas y dispondrá de un plazo de tres días para resolver.

¹⁰⁸⁹ *Entre otras, la STS núm. 1.276/2025 de la sala tercera de lo Contencioso-Administrativo de 14.10.2025 da una explicación de lo que es un Reglamento Administrativo:*

- El reglamento tiene siempre un contenido normativo, es decir, establece auténticas normas jurídicas. Ello significa que los preceptos reglamentarios se caracterizan por establecer mandatos o prohibiciones de alcance general y abstracto: no se dirigen a una o varias personas determinadas, sino a todos aquéllos que se encuentren en el supuesto de hecho de la norma (generalidad); y no regulan un único caso o situación, sino que se aplican a todos aquellos casos que en el futuro puedan producirse (abstracción). En este sentido, suele decirse que los reglamentos se instalan establemente en el ordenamiento jurídico y lo innovan. La mejor prueba de que los reglamentos no pueden contener prescripciones singulares ni concretas viene dada por el principio de inderogabilidad singular de los reglamentos, consagrado actualmente en el art. 37 de la Ley de Procedimiento Administrativo Común.
- Los reglamentos tienen su propio procedimiento de elaboración, actualmente regulado -a nivel estatal- en los arts. 22 y siguientes de la Ley del Gobierno, por no mencionar la letra a) del art. 105 de la Constitución; la invalidez de los reglamentos es siempre nulidad de pleno Derecho, según el art. 47 de la Ley de Procedimiento Administrativo Común; y los reglamentos admiten ser impugnados indirectamente con ocasión de los actos administrativos de aplicación de los mismos, de conformidad con el art. 26 de la Ley de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

¹⁰⁹⁰ El art. 82 de la Ley (TRLTSV) establece:

“b) Cuando la autoría de los hechos cometidos corresponda a un menor de dieciocho años, **responderán solidariamente con él** de la multa impuesta sus padres, tutores, acogedores y guardadores legales o de hecho, por este orden, en razón al incumplimiento de la obligación impuesta a éstos que conlleva un deber de prevenir la infracción administrativa que se impute a los menores”.

En el caso de una multa sólo tendrían que responder si el menor no la pagase con sus posibles ahorros o su sueldo ya que desde los 16 años se puede trabajar.

En principio los padres responderán, cuando sean titulares de la patria potestad y la ejerzan ambos, solidariamente y cada uno por el total, pudiendo el perjudicado accionar contra uno o contra ambos, conforme a las normas generales de la solidaridad.

La Ordenanza de Carreteras de 1857 lo dejaba más claro, al disponer en su art. 16.2ª: “Los menores responderán con sus propios bienes de los hechos penados por la ley. Si no tuvieran bienes, responderán sus padres ó guardadores”. La responsabilidad de los tutores deriva de los deberes que el art. 269 CC les impone: velar por el tutelado, educar al menor y procurarle una formación integral.

En el sistema del Código Civil, el art. 1903 en su párrafo 3º dispone que los tutores son responsables “de los perjuicios causados por los menores o incapacitados que están bajo su autoridad y habitan en su compañía”.

Los acogedores son responsables directa y cuasiobjetivamente. En los casos de menores declarados en desamparo y entregados en acogimiento familiar la Entidad Pública debe también responder junto con los acogedores, cuando esta conserva la tutela o ha asumido la guarda³¹, pues sigue manteniendo facultades de control sobre la situación del menor (en este sentido, SAP Burgos, secc. 1ª nº 230/2009, de 20 de octubre; SAP Santa Cruz de Tenerife, secc. 5ª, nº 542/2009, de 2 de noviembre).

La responsabilidad de los acogedores en estos casos puede moderarse a fin de evitar desincentivar conductas socialmente beneficiosas. No obstante, ha de estarse a las circunstancias del caso, y así no procedería en principio esta moderación en supuestos de acogimientos profesionalizados.

Tras la reforma de 2015, habrá de ponderarse igualmente el tipo de acogimiento de que se trate (de urgencia, temporal, o permanente).

Tienen la condición de guardadores legales quienes asumen transitoriamente la guarda del menor, en los supuestos previstos por la ley o por disposición judicial.

El art. 172 CC ha sido modificado por la Ley 26/2015, de 28 julio. Su apartado cuarto regula una modalidad de guarda legal: la guarda provisional.

El guardador de hecho es “aquel que de facto se encarga del menor como si fuera su tutor, aunque no tenga legalmente encomendadas las funciones propias del cargo”.

Si los actos del menor son imputables a déficits en el proceso educativo, cabrá exonerar a los acogedores cuando, en función del tiempo en el que han permanecido con aquél, quepa inferir que la deficiente educación recibida no es imputable a los mismos, derivándose de la conducta de los antiguos guardadores. Esta pauta puede ser también aplicable a tutores y guardadores.

El art. 28 de la Ley de RJSP establece: “4. Las leyes reguladoras de los distintos regímenes sancionadores podrán tipificar como infracción el incumplimiento de la obligación de prevenir la comisión de infracciones administrativas **por quienes se hallen sujetos a una relación de dependencia o vinculación**. Asimismo, podrán prever los supuestos en que determinadas personas **responderán del pago de las sanciones pecuniarias impuestas a quienes de ellas dependan o estén vinculadas**”.

Si el menor es el titular del vehículo, la notificación de la infracción debiera también notificarse a sus representantes legales ya que, aunque no es preceptiva, debería realizarse, ya que su omisión podría adolecer al procedimiento de vicio de nulidad con su reflejo en la garantía procedimental del art. 83 TRLTSV, por el que no se podrá imponer sanción alguna por las infracciones tipificadas en esta ley sino en virtud de procedimiento instruido con arreglo a lo dispuesto en ese texto legal y, supletoriamente, en la normativa de procedimiento administrativo común. En este sentido se pronuncia la STSJ de Madrid de 8 de octubre de 1997, que establece que la importancia de la notificación de la

¹⁰⁹¹ *Resolución administrativa.*

¹⁰⁹² *Sanción administrativa.*

¹⁰⁹³ *Sentencia.*

¹⁰⁹⁴ *Sentencia firme.*

propuesta de resolución, determina que su omisión integre una violación del derecho fundamental a la defensa, lo que conlleva la nulidad del acto administrativo de imposición de multa y consiguientemente de la vía de apremio intentada para su cobro.

En el mismo sentido, la Oficina del Defensor del Pueblo, en el año 2012, abogó por que sean los padres o tutores de los menores de edad quienes reciban las notificaciones de las multas que se impongan a aquellos; puesto que son los que habitualmente pagan la sanción.

El Dictamen 1/2011, de la Fiscalía General del Estado, sobre los efectos de la emancipación del menor imputado en el sistema de justicia juvenil, señala en sus conclusiones que los supuestos de emancipación tácita por vida independiente, no suponen la exclusión de la responsabilidad civil solidaria de los padres.

El inciso último del nº 3 del art. 61 LORPM dispone que cuando éstos (se refiere a los responsables solidarios) no hubieren favorecido la conducta del menor con dolo o negligencia grave, su responsabilidad podrá ser moderada por el Juez según los casos.

¹⁰⁹¹ *En algún momento quien ejerce la autoridad ha de dictar una resolución; esta resolución beneficiará o perjudicará a alguien. En nuestro Estado de Derecho, esa autoridad, encarnación de los poderes públicos, y los ciudadanos están sujetos a la Constitución y al resto del ordenamiento jurídico. Si la autoridad es administrativa, debe actuar con objetividad y con sometimiento pleno a la ley y al Derecho. Toda decisión administrativa, para resolver precisa de un cierto margen de apreciación, de cierta capacidad de discrecionalidad al valorar los argumentos de unos y de otros en aras del interés común. Pero, margen de apreciación y discrecionalidad no es sinónimo de arbitrariedad.*

En un procedimiento sancionador la autoridad resuelve imponiendo o no la sanción, es decir, absolviendo o sancionando al infractor. Puede ser recurrida en vía administrativa (si es una resolución definitiva) o no (si es una resolución firme).

¹⁰⁹² *Es sanción administrativa un castigo infligido por una administración pública a un administrado como consecuencia de su responsabilidad en una conducta ilícita tipificada como tal, a través de un procedimiento administrativo, con una finalidad represora, y consistiendo la sanción en la privación de un bien (multa) o derecho, o la imposición de un deber, siendo los principios y garantías del Derecho sancionador administrativo sustancialmente iguales a los del Derecho Penal (arts. 24 y 25 de la Constitución Española de 1978, y de lo preceptuado en el Capítulo IV del Título I de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.*

No existe una norma común aplicable a todas las Administraciones Públicas en todos los sectores de actividad, sino que existen normas diferenciadas en cada ley sectorial, como es el caso de la Ley de Seguridad Vial.

*La Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público dispone en su art. 25: "1. La potestad sancionadora de las Administraciones Públicas se ejercerá **cuando haya sido expresamente reconocida por una norma con rango de Ley**, con aplicación del procedimiento previsto para su ejercicio y de acuerdo con lo establecido en esta Ley y en la Ley de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y, cuando se trate de Entidades Locales, de conformidad con lo dispuesto en el Título XI de la Ley 7/1985, de 2 de abril".*

LA STC de 42/1987, de 7 de abril, establece que "el término "legislación vigente" contenido en dicho artículo 25.1 CE es expresivo de una reserva de ley en materia sancionadora.

Las conductas sancionables tienen que estar, por tanto, previamente calificadas y tipificadas por una Ley como infracciones administrativas pero nunca puede consistir en la privación de la libertad, debiendo mantenerse la proporcionalidad entre infracción y sanción.

Asistimos a una inflación de las infracciones y sus correspondientes sanciones y los artículos 75, 76 y 77 de la Ley (TRLTSV) se van ampliando en cada nueva reforma. Lo importante no es que haya cada vez más sanciones anudadas a infracciones sino que aumente el control y la vigilancia y el infractor tenga conciencia de que va a ser descubierto y castigado.

¹⁰⁹³ *La sentencia es la resolución definitiva dictada por un juez o Tribunal que concluye y cierra un proceso judicial. La respuesta judicial debe ser motivada, razonada y congruente, La sentencia contendrá una declaración de hechos probados, los fundamentos de derecho y el fallo y debe cumplirse o ejecutarse. La potestad jurisdiccional no sólo consiste en juzgar, sino también en hacer ejecutar lo juzgado (art. 117.3 CE). Siempre tiene que haber un sistema impugnatorio que permita revisar, al menos una vez, el fallo recaído. Existirá una vulneración del principio acusatorio y del art. 24.2 de la CE, cuando la sentencia condene al acusado por un hecho punible que no haya sido objeto de acusación.*

¹⁰⁹⁴ *Una "sentencia firme" en el contexto legal español se refiere a una resolución judicial que ha agotado todas las vías de recurso posibles, o bien, porque la ley no permite más recursos o porque los plazos para interponerlos han expirado. En otras palabras, es una sentencia que ya no puede ser modificada a través de los recursos ordinarios*

¹⁰⁹⁵ Tasa de alcoholemia.

¹⁰⁹⁶ Vía de hecho.

F) DOCUMENTACIÓN, TIPOS DE IMPUESTOS Y SEGUROS DEL AUTOMÓVIL

¹⁰⁹⁷ Consorcio de Compensación de Seguros.

¹⁰⁹⁸ Hoja de rescate.

¹⁰⁹⁹ Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica (Impuesto de circulación).

¹⁰⁹⁵ La alcoholemia representa el volumen de alcohol que hay en la sangre y se mide en gramos de alcohol por litro de sangre o su equivalente en aire espirado, es decir, miligramos de alcohol por litro de aire espirado. De acuerdo con el art. 20 RGCir, las tasas de alcoholemia permitidas para los conductores en España son las siguientes:

- Conductores en general: 0'5 g/l de alcohol en sangre o 0'25 mg/l de alcohol en aire espirado.
- Conductores profesionales y noveles: 0'3 g/l de alcohol en sangre o 0'15 mg/l de alcohol en aire espirado.
- Menores de edad: 0 g/l y 0 mg/l (art. 14.1 TRLTSV).

Existe una fórmula para calcular el alcohol puro que llega al estómago. Se trata de multiplicar la graduación de la bebida (aparece siempre en la etiqueta de la botella) por la cantidad ingerida (en mililitros). El resultado se multiplica por 0,8 (densidad del alcohol) y después se divide por 100.

El siguiente paso es calcular el grado de alcoholemia de un modo aproximado. Para ello, se dividen los gramos de alcohol puro ingeridos (el resultado anterior) por el peso en kilos del bebedor.

Por último, se multiplica por 0,6 en el caso de las mujeres (por lo común, tiene una menor tolerancia al alcohol) y por 0,7 en el de los hombres. Así se llega a un resultado en gramos de alcohol por litro de sangre. El límite legal es de 0,50 gramos.

La fórmula es solo aproximada, pues cada persona metaboliza el alcohol a una velocidad diferente y lo va eliminando también a un ritmo propio. El cuerpo –el hígado, fundamentalmente– metaboliza el alcohol despacio, y según características individuales puede tardar horas en eliminarlo.

A partir de 1,2 gr/l de tasa de alcohol en sangre (0,6 en aire espirado), la conducción se considera delito. En Hispanoamérica encontramos en estos casos la expresión “Estado de ebriedad completo”.

La tasa de alcoholemia que alcanza una persona tras una ingesta ética varía en función de muchos factores:

- La rapidez con la que se ingiere.
- Las características del alcohol que se toma.
- Su combinación con alimentos.
- La edad.
- El sexo.
- El peso.
- La hora del día.
- Medicamentos consumidos.
- Circunstancias personales (fatiga, somnolencia, enfermedades, ansiedad, estrés).

¹⁰⁹⁶ Actuación de la Administración realizada sin competencia o prescindiendo totalmente del procedimiento legalmente establecido.

¹⁰⁹⁷ Es una entidad pública encargada de garantizar una indemnización frente a siniestros que las compañías de seguros no cubren, y también asegura coberturas necesarias a quienes han sido rechazados por las aseguradoras. También indemniza los daños ocasionados por vehículos desconocidos, sin seguro o robados.

¹⁰⁹⁸ Consiste en un gráfico detallado del automóvil donde se muestran sus zonas más delicadas, así como por donde deben cortar los bomberos con las tenazas hidráulicas en caso de accidente. Este documento, que no hay que llevar obligatoriamente en el vehículo lo facilitan en su página web prácticamente todos los fabricantes.

Conviene imprimirla a color, pues incluyen un código de tonos que los bomberos conocen, y se puede guardar en el quitasol del conductor. Para indicar su existencia, las asociaciones de conductores como el RACE o el RACC han ideado unas pegatinas que se ponen en la luna delantera en la zona del conductor.

¹⁰⁹⁹ Este impuesto lo tienen que pagar todos los años los titulares de vehículos (turismo, furgonetas, motocicletas y ciclomotores, autobuses, camiones, tractores, remolques y semiremolques arrastrados por otros vehículos, ...) aptos para circular por las vías públicas, cualquiera que sea la clase y categoría. Están exceptuados los ciclos, salvo en el caso de los ciclos de motor ya que figuran en el Reglamento (UE) 168/2013 como vehículos de motor ligeros de dos ruedas. En la actualidad los ayuntamientos también deberían cobrar el impuesto de circulación a estos últimos vehículos.

Se considera que es apto para circular cualquier vehículo matriculado en las jefaturas provinciales de tráfico y que no haya sido dado de baja. Son titulares de los vehículos las personas, empresas o entidades a nombre de las cuales figura el vehículo en el permiso de circulación emitido por la Jefatura Provincial de Tráfico. El Impuesto de Circulación debe ser abonado por el titular del vehículo en fecha de 1 de enero de cada año natural, ya sea esta una persona

¹¹⁰⁰ El Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte (IEDMT), es conocido como “Impuesto de matriculación”.

¹¹⁰¹ Impuesto al Valor añadido (IVA).

¹¹⁰² Impuesto sobre transmisiones patrimoniales.

física o jurídica, según aparezca en el Permiso de Circulación. Esto quiere decir que, si se compra un vehículo usado a un particular, sea cuando sea, este último debe aportar la justificación del pago de este tributo. Para pagar el IC hay que dirigirse al ayuntamiento donde tiene el domicilio que ha facilitado el titular a la Jefatura Provincial de Tráfico, aunque la inmensa mayoría envía a los domicilios de sus vecinos una carta de pago con la que, simplemente, tienen que ir a la entidad bancaria designada por el consistorio para hacer una transferencia o un ingreso. Este gravamen tiene algunas exenciones: los vehículos destinados al transporte público de viajeros, para el uso agrícola, las ambulancias y los vehículos con matrícula diplomáticas y los que están adaptados a personas con movilidad reducida. Cuando un coche supera los 30 años, si se matricula como histórico, no paga este impuesto.

Al no cobrarse lo mismo en toda España nos encontramos que solo entre las capitales de provincia puede existir una diferencia de hasta un 300% y eso ha dado origen a los denominados “paraísos fiscales del automóvil”.

En el caso de los vehículos que se dan de baja definitiva (no podrá volver a circular) o de baja temporal por robo en la Jefatura Provincial de Tráfico, la cuota que se tiene que pagar, es la parte proporcional a los trimestres que el vehículo esta dado de alta durante el año. Si el impuesto ya se ha pagado, se puede solicitar la devolución de los trimestres posteriores a la fecha de la baja.

¹¹⁰⁰ Es un tributo estatal, de naturaleza indirecta que grava, en fase única, la matriculación de determinados medios de transporte. Se aplica en todo el territorio español sin perjuicio de las particularidades establecidas para este impuesto en País Vasco y Navarra. La cantidad a pagar depende del valor del coche antes de impuestos (el precio franco fábrica) ya que es un porcentaje de hasta el 14,75% del mismo. Desde 2008, la Ley establece cuatro tramos:

- 1) Los vehículos con emisiones inferiores o iguales a 120 gr/km CO², no pagan el impuesto de matriculación.
- 2) Para emisiones mayores de 120 gr/km CO² y menores de 160 gr/km CO², la cantidad a abonar será el 4,5% del precio franco fábrica.
- 3) Para emisiones mayores o iguales a 160 km/h y menores de 200 gr/km CO², se paga el 9,75%.
- 4) Los coches cuyas emisiones oficiales son mayores o iguales a 200 gr/km CO², deben pagar el 14,75% de su valor por la matriculación.

Se abona a la Agencia Tributaria (a través del impreso 576, 06 o 05, dependiendo del tipo de automóvil). Lo hace el concesionario que luego suma la cantidad a abonar al montante de la factura.

El impuesto de matriculación es idéntico en todas las comunidades autónomas, pero, además, la Ley contempla bonificaciones para los siguientes grupos:

- a) Familias numerosas: Sólo pagan la mitad de lo que le correspondería al coche por sus emisiones. Ahora bien, para acceder a este descuento las familias numerosas deben cumplir los siguientes requisitos:
 - La matriculación se debe realizar a nombre del padre, madre o ambos.
 - Salvo que sea por siniestro total, solo se aplica una bonificación cada cuatro años.
 - Salvo fallecimiento del titular, el coche no se puede vender en los cuatro años siguientes.
- b) Los coches adaptados para personas con discapacidades solo pagan el 4% de IVA y nada en concepto de matriculación. Pero deben cumplir los requisitos de que hayan pasado cuatro años desde la compra de otro coche y que no haya venta en los cuatro posteriores.
- c) Los vehículos destinados a uso profesional: taxis, vehículos de autoescuelas, coches de alquiler (con muchas excepciones) y vehículos de matriculación especial (como los diplomáticos) quedan libres del abono de este impuesto.

El 01.09.2018 entró en vigor la nueva normativa para el cálculo del consumo y de las emisiones de CO² denominado “World Harmonized Light Vehicles Test Procedure” (Procedimiento Mundial Armonizado para Ensayos de Vehículos Ligeros), más conocido por su acrónimo WLTP. Este nuevo protocolo establece una mayor exigencia en las pruebas y más cercanas al consumo y emisiones reales de los vehículos, incorporando al mercado vehículos más eficientes y menos contaminantes.

Desde el 01.09.2019 está vigente la normativa “Real Driving Emissions” (RDE) en lo que se refiere a la medición y regulación de las partículas contaminantes de óxidos de nitrógeno: NOx (NO + NO₂). Se trata de la primera prueba del mundo que se realiza en carretera con el fin de medir y regular emisión de partículas contaminantes de NOx en el contexto real de la conducción.

La RDE viene a complementar la WLTP, es decir no se trata de una sustitución de normativas. Es el tipo de norma más rigurosa del mundo y supone un gran avance para la medición de emisiones de automóviles de combustión.

¹¹⁰¹ Grava la compra de vehículos. Con carácter general es el 21%. Los vehículos para personas con movilidad reducida (exige que el discapacitado utilice silla de ruedas o tenga movilidad reducida), los vehículos automóviles matriculados a nombre de personas con discapacidad para su uso exclusivo, los vehículos automóviles matriculados a nombre de otras personas destinados al transporte habitual de personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, tienen un tipo reducido del 4%.

¹¹⁰² Se aplica sobre la compra de coches de segunda mano y debe pagarlo quien compra el vehículo – el vendedor tributará en el IRPF por la ganancia patrimonial que obtenga, si es que obtiene alguna. Se calcula sobre unas tablas

¹¹⁰³ Normas de suscripción en el seguro.

¹¹⁰⁴ Parte amistoso de accidentes.

¹¹⁰⁵ Responsabilidad civil.

¹¹⁰⁶ Seguro a todo riesgo.

¹¹⁰⁷ Seguro a todo riesgo con franquicia.

¹¹⁰⁸ Seguro contra terceros.

oficiales que determinan el valor del vehículo, según lo dispuesto en el Real Decreto Legislativo 1/1993, de 24 de septiembre, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados. Para su cálculo se toma como valor del coche el mayor entre el estipulado en la compraventa o el fijado por el Ministerio de Industria a través de una serie de tablas que publica de forma anual. Después sobre esta cantidad se aplica un multiplicador dependiendo de los años de uso del coche. El resultado será la base imponible sobre la que después se aplicará el porcentaje del impuesto, que varía dependiendo de la comunidad autónoma. El porcentaje a aplicar se mueve entre el 4% y el 8% dependiendo de los años del vehículo y su potencia.

¹¹⁰³ Las normas de suscripción son pautas y criterios utilizados por las compañías de seguros para evaluar y aceptar riesgos en la suscripción de pólizas. Estas normas se basan en una variedad de factores, que pueden incluir la edad, historial de reclamaciones, estado de salud, tipo de propiedad y otros detalles relevantes para la evaluación del riesgo.

¹¹⁰⁴ **El parte amistoso de accidentes nace en 1998 con la entrada en vigor del Convenio de Indemnización Directa (CIDE)** y surgió como fórmula para que las aseguradoras dadas de alta en este convenio pudiesen agilizar los trámites para el pago de las indemnizaciones y el arreglo de los vehículos.

La declaración amistosa de accidentes es común para todas las compañías adscritas a CIDE y se puede utilizar también en el resto de Europa, ya que se trata de un modelo homologado -de hecho, su nombre es "Parte Europeo de Accidente". Es una forma sencilla de informar al seguro. Además, con este formato todo el proceso de reclamación es más rápido.

En el caso del parte, hay tres supuestos en los que no tendrá validez:

- **Cuando hay daños personales**, es decir, cuando ha habido algún herido o fallecido. Y es que este documento se limita a los daños materiales, lo que sufren las cosas y los vehículos. Si hay daños físicos y dependiendo de la gravedad de las heridas, será necesario llamar a la policía y a los servicios médicos.
- **Cuando no hay acuerdo entre las partes**. El propio nombre lo dice, este parte es "amistoso". Si no hay acuerdo con el otro vehículo sobre quien tiene la culpa o sobre lo sucedido, difícilmente se podrá firmar un documento conjunto. Si esto ocurre, es mejor avisar a los agentes de tráfico para que realicen un atestado y también conviene buscar testigos del siniestro.
- **Cuando hay más de dos coches involucrados**. Este parte no está diseñado para que lo firmen más de dos conductores. En caso de un accidente múltiple o en cadena, habrá que recurrir, de nuevo, a las autoridades para que levanten atestado del accidente.

¹¹⁰⁵ En el Código Civil, específicamente en su artículo 1902, se menciona que "el que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado". Esta exigencia es precisamente la Responsabilidad Civil y la reparación del daño causado se traduce en una indemnización económica.

La responsabilidad civil en un accidente de tráfico es extracontractual, y para que se pueda exigir se requiere fundamentalmente que:

- Que se produzca un daño.
- Que el causante del daño haya cometido una infracción de las normas de seguridad vial de la cual se derive directamente el accidente. Esto será lo que determine la obligación de responder e indemnizar por los daños producidos.

Si la responsabilidad civil se dirime finalmente a través de un procedimiento judicial, es clave que el demandante pruebe que el demandado cometió la infracción de las normas de seguridad vial que produjeron el daño.

¹¹⁰⁶ Este seguro incluye el seguro a "Terceros ampliado" y, además, la cobertura denominada "Daños Propios del vehículo", es decir, los daños producidos en el propio vehículo, los haya causado el conductor o no.

¹¹⁰⁷ El seguro a "Todo Riesgo con Franquicia" incluye todas las garantías de un seguro a "Todo riesgo" pero con la particularidad de tener una franquicia, esto es, una cantidad máxima de dinero que, en caso de reparación/indemnización, debe pagar el titular del vehículo y no la aseguradora. La franquicia se aplica sólo para los daños propios, es decir, para los daños que sufre el coche cuando su conductor es el responsable del accidente o no existe un contrario que acepte su responsabilidad.

¹¹⁰⁸ **Es otra forma de llamar al seguro obligatorio de responsabilidad civil**. Este seguro ampara al conductor considerado culpable cuando tiene un accidente con motivo de la circulación del vehículo, es decir, no arregla los daños del vehículo del titular, ni los daños personales del conductor, pero sí todo lo que provoque con él, tanto los daños materiales que cause a otro u otros vehículos, así como los daños personales que ocasione a otros conductores, ocupantes, peatones o ciclistas.

¹¹⁰⁹ Seguro de ocupantes.

¹¹¹⁰ Seguro del conductor que conduce un vehículo prestado.

¹¹¹¹ Seguro internacional

¹¹¹² Seguro obligatorio de responsabilidad civil.

Esta modalidad de seguro incluye la cobertura llamada “de Responsabilidad Civil Obligatoria” que, como su propio nombre indica, es obligatorio contratar para poder circular con un vehículo. El seguro a terceros, además, se complementa con otras coberturas voluntarias como la Responsabilidad Civil Voluntaria, la Defensa Jurídica, la Asistencia en viaje o los Accidentes del conductor y/o de los ocupantes del vehículo.

Si el seguro incorpora además otras coberturas como lunas, robo o incendio del vehículo se denomina “Terceros ampliado”.

¹¹⁰⁹ *El Seguro de Ocupantes cubre los daños personales (fallecimiento, invalidez permanente...) sufridos por el conductor a consecuencia de un accidente de circulación mientras se conduce el vehículo asegurado. Se contrata con carácter opcional para complementar el seguro obligatorio de responsabilidad civil.*

¹¹¹⁰ *Si quien pidió prestado el vehículo no es el responsable del siniestro, es el otro conductor quien deberá asumir las indemnizaciones que correspondan. La aseguradora de quien provocó el siniestro responderá por daños y perjuicios, por daños materiales y personales de todas las personas que viajen en el vehículo y los daños del propio vehículo. El conductor del vehículo prestado también está cubierto, es decir, que por su condición de víctima recibirá las compensaciones que correspondan. Por lo tanto, para estas indemnizaciones no es tan determinante si el conductor es el dueño del coche o no lo es.*

Si el responsable es el conductor del vehículo prestado, el dueño no tendrá problemas si el seguro está en orden. La compañía de seguros del propietario del vehículo será la que asuma los pagos de las indemnizaciones que correspondan, incluida la atención médica de las personas implicadas en el siniestro.

La aseguradora cubrirá los gastos de todos, los del vehículo que provocó el accidente y los del otro vehículo. Pero no responderá por los daños y perjuicios del conductor del vehículo prestado que provocó el accidente.

Cuando el dueño de un vehículo se lo presta a un hijo de menos de 25 años, las aseguradoras son más estrictas y pueden presentar argumentos en contra para las reclamaciones. El tema pasa porque hay padres que registran a su nombre vehículos de hijos menores de 25 años porque se ahorran dinero en la prima. Los seguros son más caros para los jóvenes y conductores noveles. En estos casos, la situación dependerá si el hijo menor de 25 años está o no con cobertura de seguro. Las aseguradoras suelen recoger en las pólizas si el seguro cubre o no a los menores de 25 años o a los conductores con pocos años de experiencia.

En la práctica, ante reclamaciones, el Tribunal Supremo en el 2014 emitió una sentencia en la que declara estas cláusulas como nulas y la aseguradora debe responder independientemente de la edad y experiencia del conductor. Es decir que, finalmente, el resultado beneficiará al conductor y la aseguradora asumirá las indemnizaciones, pero la aseguradora tratará de dilatar el procedimiento.

Si el conductor del vehículo prestado carece de permiso, o perdió su vigencia por pérdida de todos los puntos, o fue privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial, debe responder penalmente por este hecho con independencia de quién haya sido el responsable del accidente, al ser un delito, tal como señala el art. 384 C.P.

Pero la ley nada dice con respecto al vehículo. Es decir, que el delito de conducir sin permiso es independiente de que sea un vehículo propio o prestado. Sin embargo, en casos en que se cometa este delito y se produzcan lesiones o daños materiales a terceros, el propietario es responsable civil subsidiario y por lo tanto el propietario que presta su vehículo a una persona que no tiene carnet de conducir, puede verse involucrado en situaciones problemáticas, ya que los jueces pueden considerarlo cooperador necesario para que pueda cometer ese delito.

¹¹¹¹ *Certificado Internacional de Seguro (CIS). El Sistema Internacional de Seguro es un acuerdo internacional, promovido por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, por el que se facilita la circulación de vehículos fuera del Espacio Económico Europeo.*

Antiguamente, el documento que acreditaba tener contratado el seguro obligatorio del automóvil en estos países se conocía como “carta verde”, ya que se imprimía en papel de ese color. Actualmente se llama Certificado Internacional de Seguro (CIS) y, desde el año 2021, en España tiene formato digital y se puede imprimir en papel blanco. Este documento tiene una validez mínima de 15 días y máxima de 1 año y puede ser emitido por un país que forme parte del acuerdo y se referirá a un vehículo matriculado y asegurado en uno de estos países.

La finalidad de este certificado es acreditar que el vehículo tiene un seguro contratado que le permite circular en países fuera del Espacio Económico Europeo y proteger a las víctimas que sufran un accidente ocasionado por un vehículo extranjero. El no llevar el certificado podría ser motivo de sanción, por lo que a la hora de viajar debemos solicitar a nuestra aseguradora que nos facilite el certificado.

¹¹¹² *El seguro obligatorio incluye exclusivamente la responsabilidad civil del conductor **frente a terceros**. Es decir, cubre los daños materiales o personales que provoque a otras personas o vehículos. En ningún caso, el seguro obligatorio cubre los daños materiales o personales que sufra el propio conductor, pero sí protege a quienes le acompañaban en el vehículo cuando ocurrió la colisión.*

G) Definiciones existentes en el Anexo II. A) del Reglamento General de Vehículos y cuya definición no figura en el TRLTSV.

Vehículo de tracción animal ¹¹¹³	Vehículo arrastrado por animales.
Ciclo de pedales con pedaleo asistido	Ciclo, equipado con pedales y con un motor eléctrico auxiliar, de potencia nominal continua máxima inferior o igual a 250 W, cuya potencia disminuya progresivamente y que finalmente se interrumpa antes de que la velocidad del vehículo alcance los 25 km/h o si el ciclista deja de pedalear.
Bicicleta de pedales con pedaleo asistido	Ciclo de pedales con pedaleo asistido de dos ruedas.

El art.1.2 del texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, en lo relativo a coberturas e indemnizaciones señala que se puede perder hasta el 75% del derecho de indemnización cuando no se empleen además de cinturón de seguridad, y casco, todos los equipos de protección y que desde la entrada en vigor de los EPI (equipos de Protección Individual) también para motoristas (como para soldadores, trabajadores de la construcción, etc.) aunque sea en su tiempo de ocio. Además de la anterior existen situaciones que están normalmente excluidas de las coberturas de los seguros, con independencia de la compañía con la que se contrate.

- No tener al día la ITV (Inspección Técnica de Vehículos) supone además de una multa económica, que el seguro trate de evitar hacerse cargo de los costes que se deriven del siniestro.
- Si se conduce sin puntos, en el supuesto de ser culpable de un accidente de tráfico, el conductor tendrá que asumir los costes de los daños personales y materiales que se deriven del siniestro.
- La cobertura del seguro de suscripción obligatoria tampoco cubre los daños en los bienes del tomador, del asegurado, del propietario o del conductor, así como los del cónyuge o los parientes hasta el tercer grado de consanguinidad o afinidad de los anteriores (padres, hijos, abuelos, sobrinos y tíos).
- La conducción realizada por hijos menores de 25 no incluidos en la póliza. Si no están incluidos en la póliza (suele tener un recargo a causa de su edad), el tomador puede encontrarse con un problema ya que la compañía no querrá hacerse cargo en caso de accidente. Sin embargo, si tiene más de 25 años y una experiencia de más de dos años de carné, el seguro, generalmente, se haría cargo de los gastos del siniestro.
- Tener un accidente en vías no aptas para la circulación. Normalmente estas vías están excluidas de los seguros, lo que supone, entre otras cosas, no recibir asistencia en carretera. Pero existen excepciones, como las pólizas especiales para coches todoterreno que sí cubren la asistencia en carretera en caminos de tierra o rurales.
- Tener un accidente habiendo consumido alcohol o drogas. Las pólizas no suelen cubrir daños si se produce un accidente con positivo en alcoholemia o drogas. Además del coste económico que supone, el culpable se enfrentaría a un delito contra la seguridad vial.
- Las reformas no homologadas están excluidas de las pólizas. Si no se comunican los cambios que se realizan al vehículo, por ejemplo, aumento del tamaño de las ruedas, ni los objetos que se añaden, la compañía se hará cargo de cubrir los daños a terceros implicados en el accidente, pero no pagará por los daños sufridos en las partes tuneadas no declaradas o homologadas.
- Superar el número legal de ocupantes del vehículo. Si se demuestra que en el vehículo viajaban más ocupantes de los legalmente permitidos, el seguro no se hará cargo del pago de los daños.
- Cuando se cometa un delito y al hacerlo se provoquen daños materiales o lesiones físicas. Se hará cargo el Consorcio de Compensación de Seguros de los daños a los perjudicados que no tengan relación con los autores de los hechos.
- Accidente cuando el vehículo ha sido robado. Se hace cargo el Consorcio de Compensación de Seguros.

¹¹¹³ A veces se encuentra en textos como "vehículo de tracción a / de sangre". Sería interesante que diferenciase a aquellos que sólo pueden transportar carga de aquellos que pueden llevar pasajeros, como, por ejemplo, las calesas. En algunos países se prohíbe la circulación de este tipo de vehículos en los cascos urbanos.

En Venezuela el Reglamento de la Ley de Tránsito Terrestre, dispone una curiosa redacción en su art. 6: "Los vehículos de tracción de sangre se clasifican en vehículos de tracción humana y vehículos de tracción animal.

Los vehículos de tracción humana, a su vez se clasifican en vehículos cuyo conductor es transportado por el vehículo, tales como bicicletas, triciclos, patinetas o patines; y vehículos cuyo conductor no es transportado por el vehículo, como los carros de mano y las carretillas".

Ciclo de motor	Definido conforme a lo dispuesto en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, para la categoría L1e-A.
Vehículo de movilidad personal	Vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h. Sólo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de autoequilibrado. Se excluyen de esta definición los Vehículos sin sistema de autoequilibrado y con sillín, los vehículos concebidos para competición, los vehículos para personas con movilidad reducida y los vehículos con una tensión de trabajo mayor a 100 VCC o 240 VAC, así como aquellos incluidos dentro del ámbito del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013.
Ciclomotor	Vehículo de dos o tres ruedas provisto de un motor de cilindrada no superior a 50 cm ³ , si es de combustión interna, y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h. Vehículo de cuatro ruedas con un máximo de dos plazas incluyendo la del conductor, cuya masa en orden de marcha sea inferior o igual a 425 kg, no incluida la masa de las baterías en el caso de los vehículos eléctricos, cuya velocidad máxima por construcción no sea superior a 45 km/h y con un motor de cilindrada inferior o igual a 50 cm ³ para los motores de explosión de encendido por chispa (positiva), o inferior o igual a 500 cm ³ para los demás motores de combustión interna. La potencia máxima será inferior o igual a 4 kW, o a 6 kW, dependiendo de su categoría de homologación europea (Reglamento UE 168/2013).
Cuatriciclos ligeros¹¹¹⁴	Definido conforme a lo dispuesto en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, para la categoría L6e: Vehículos de cuatro ruedas con un máximo de dos plazas incluyendo la del conductor, cuya masa en orden de marcha sea inferior o igual a 425 kg, no incluida la masa de las baterías para los vehículos eléctricos, cuya velocidad máxima por construcción no sea superior a 45 km/h y con un motor de cilindrada inferior o igual a 50 cm ³ para los motores de explosión de encendido por chispa (positiva), o inferior o igual a 500 cm ³ para los demás motores de combustión interna. La categoría L6e se divide en dos sub-categorías L6e-A, quad ligero para carretera y L6e-B, cuatrimóvil ligero con habitáculo cerrado accesible por tres lados como máximo. Para la sub-categoría L6e-A la potencia máxima neta debe ser inferior o igual a 4 kW, y sus dimensiones máximas de 4000 mm de largo y 2000 mm de ancho. Para la sub-categoría L6-B la potencia máxima neta debe ser inferior o igual a 6 kW y sus dimensiones máximas 3000 mm de largo y 1500 mm de ancho.
Cuatriciclo pesado	Definido conforme a lo dispuesto en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, para la categoría L7e:

¹¹¹⁴ Definición actualizada mediante el RD 970/2020, que modificó el RGV.

	Cuatro ruedas y propulsado por una propulsión según se enumera en el artículo 4, apartado 3, y masa en orden de marcha: (a) ≤ 450 kg en el caso de transporte de pasajeros; b) ≤ 600 kg en el caso de transporte de mercancías. así como vehículos L7e que no se pueden clasificar como vehículos L6e

Caravana ¹¹¹⁵	Remolque o semirremolque concebido y acondicionado para ser utilizado como vivienda móvil, permitiéndose el uso de su habitáculo cuando el vehículo se encuentra estacionado.
Furgón/Furgoneta ¹¹¹⁶	Automóvil con cuatro ruedas o más, concebido y construido para el transporte de mercancías ¹¹¹⁷ , cuya cabina está integrada en el resto de la carrocería y con un máximo de 9 plazas, incluido el conductor.
Vehículos Militares o de las Fuerzas y Cuerpos de seguridad	Vehículos especiales concebidos y contruidos para las Fuerzas Armadas o para las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, que no se puedan incluir en el resto de categorías.
Vehículo acondicionado	Cualquier vehículo cuyas superestructuras fijas o móviles estén especialmente equipadas para el transporte de mercancías a temperaturas dirigidas y en el que el espesor de cada pared lateral, incluido el aislamiento, sea de 45 mm, como mínimo.
Derivado de turismo	Automóvil destinado a servicios o a transporte exclusivo de mercancías, derivado de un turismo ¹¹¹⁸ del cual conserva la carrocería y dispone únicamente de una fila de asientos ¹¹¹⁹ .
Autocaravana	Vehículo construido con propósito especial, incluyendo alojamiento vivienda y conteniendo, al menos, el equipo siguiente asientos y mesa, camas o literas que puedan ser convertidos en asientos, cocina y armarios o similares. Este equipo estará rígidamente fijado al compartimento vivienda los asientos y la mesa pueden ser diseñados para ser desmontados fácilmente.
Vehículos todo terreno	Cualquier vehículo automóvil se considerará Todo Terreno si cumple las definiciones que indica la Directiva 92/53 en su anexo II punto 4.
Máquina de obras automotriz	Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar trabajos de obras.

¹¹¹⁵ El Departamento de Transportes británico considera de manera expresa que un conjunto de vehículos formado por un vehículo y una caravana, se considera un solo vehículo. Vemos que no se puede viajar dentro, aunque se vaya sentado.

¹¹¹⁸ Tiene un panel fijo para separar la carga, ya que en la parte de atrás no pueden ir pasajeros. Conserva la carrocería del turismo, pero no lleva ventanas en los laterales traseros que son muchas veces aprovechados para poner logos y mensajes publicitarios.

Pueden circular a 100 km/h en autopistas y autovías, tal como indica el RD 1514/2018, de 28 de diciembre, que modifica el RGCir (BOE núm. 314, de 29 de diciembre) y a 90 km/h en carreteras convencionales.

¹¹¹⁹ Aunque el TRLTSV no define lo que es pasajero, la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico: Toda persona que, sin ser conductor, se encuentra dentro o sobre un vehículo, o es arrollada mientras está subiendo o bajando del vehículo. Los conductores que han dejado de llevar la dirección del vehículo y son arrollados mientras suben o bajan del mismo se consideran pasajeros.

Por eso esta definición no es apropiada ya que dice por una parte que estos vehículos “solo pueden transportar mercancías” y por otro que “dispone de una fila de asientos”, con lo cual no podría viajar una persona en el asiento del copiloto porque sería un pasajero y no una mercancía.

Máquina de obras remolcada	Vehículo especial concebido y construido para efectuar trabajos de obras, y que, para trasladarse y maniobrar, debe ser arrastrado o empujado por un tractor de obras o una máquina de obras automotriz.
Máquina de servicios automotriz	Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar servicios determinados.
Máquina de servicios remolcada	Vehículo especial concebido y construido para efectuar servicios determinados, y que, para trasladarse y maniobrar, debe ser arrastrado o empujado por un tractor de servicios o una máquina de servicios automotriz.
Tren turístico	Vehículo especial constituido por un vehículo tractor y uno o varios remolques, concebido y construido para el transporte de personas con fines turísticos, con velocidad máxima limitada y sujeto a las limitaciones de circulación que imponga la autoridad competente en materia de tráfico.
Vehículo a motor	Vehículo provisto de motor para su propulsión. Se excluyen de esta definición los ciclomotores, los tranvías, los vehículos para personas de movilidad reducida, los ciclos de pedales con pedaleo asistido y los vehículos de movilidad personal.
QUAD-ATV¹¹²⁰	Vehículo especial de cuatro o más ruedas fabricado para usos específicos muy concretos, con utilización fundamentalmente fuera de carretera, con sistema de dirección mediante manillar en el que el conductor va sentado a horcajadas y dotado de un sistema de tracción adecuado al uso fuera de carretera y cuya velocidad puede estar limitada en función de sus características técnicas o uso. Se exceptúan de esta definición los vehículos incluidos en las categorías definidas en el Reglamento (UE) 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos.

¹¹¹⁸ Tiene un panel fijo para separar la carga, ya que en la parte de atrás no pueden ir pasajeros. Conserva la carrocería del turismo, pero no lleva ventanas en los laterales traseros que son muchas veces aprovechados para poner logos y mensajes publicitarios.

Pueden circular a 100 km/h en autopistas y autovías, tal como indica el RD 1514/2018, de 28 de diciembre, que modifica el RGCir (BOE núm. 314, de 29 de diciembre) y a 90 km/h en carreteras convencionales.

¹¹¹⁹ Aunque el TRLTSV no define lo que es pasajero, la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico: Toda persona que, sin ser conductor, se encuentra dentro o sobre un vehículo, o es arrollada mientras está subiendo o bajando del vehículo. Los conductores que han dejado de llevar la dirección del vehículo y son arrollados mientras suben o bajan del mismo se consideran pasajeros.

Por eso esta definición no es apropiada ya que dice por una parte que estos vehículos “solo pueden transportar mercancías” y por otro que “dispone de una fila de asientos”, con lo cual no podría viajar una persona en el asiento del copiloto porque sería un pasajero y no una mercancía.

¹¹²⁰ En algunos países iberoamericanos se denomina “cuadrimoto deportivo” al quad y “cuadrimoto utilitario” al ATV.

Pick-up¹¹²¹	Vehículo ¹¹²² cuya masa máxima no es superior a 3.500 kg, en el que las plazas de asiento y la zona de carga no están situadas en un compartimento único.
Vehículo eléctrico (EV)	Vehículo propulsado al menos por uno o más motores eléctricos.
Vehículo eléctrico de baterías (BEV)	Vehículo eléctrico que utiliza como sistemas de almacenamiento de energía de propulsión exclusivamente baterías eléctricas recargables desde una fuente de energía eléctrica exterior. No se excluye la posibilidad de incluir, además, un sistema de frenado regenerativo que cargue las baterías durante las retenciones y frenadas.
Vehículo eléctrico de autonomía extendida (REEV)	Vehículo eléctrico que, reuniendo todas las condiciones de un vehículo eléctrico de baterías, incorpora además un motor de combustión interna.
Vehículo eléctrico de células de combustible (FCV)	Vehículo eléctrico que utiliza exclusivamente energía eléctrica procedente de una pila de combustible de hidrógeno embarcado.

¹¹²¹ El/la pick-up o camioneta, está definido en la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo lo define como **vehículo cuya masa máxima no es superior a 3.500 kg, en el que las plazas de asiento y la zona de carga no están situadas en un compartimento único.**

Esta Directiva 2007/46/CE ha sido derogada por el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos.

Los vehículos tipo pick-up se caracterizan, en su gran mayoría, por tener como principal particularidad que la parte destinada a la mercancía se encuentra separada de la cabina y normalmente a cielo abierto.

Partiendo de la base de que no pueden superar los 3.500 kg de MMA, cuando las plazas de asiento y la zona de carga no estén situadas en un compartimento único y la altura total no sea superior a 2 metros, se les aplican las mismas normas de circulación que a los vehículos tipo turismo. Por ello el RGCir permite que circulen a 120 km/h por autopistas o autovías y a 90 km/h por carreteras convencionales.

Sin embargo, a diferencia de los turismos, de las motocicletas y de las autocaravanas, pareciera que no pueden circular a 100 km/h por las carreteras convencionales con sentidos de circulación separados físicamente, si estuviesen así señalizadas por el titular de la vía, ya que no lo permite el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, que modificó el RGCir.

Sin embargo, pueden acogerse al art. 52.1.d) RGCir que se ocupa de las velocidades prevalentes y que dispone que “Sobre las velocidades máximas indicadas en los artículos anteriores (incluido el 48) prevalecerán las que se fijen a determinados vehículos por sus especiales características”. Esas especiales características figuran en la Orden PCI/810/2018, de 27 de julio, por la que se modifican los anexos II, XI y XVIII del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, donde se señala que las pick-ups tienen la consideración de turismos a efectos de circulación y en la Instrucción 17/TV-97, de 7 de junio de 2017, de la DGT donde también se indica que a los vehículos tipo pick-up, cuya masa máxima no sea superior a 3.500 kg, en el que las plazas de asiento y la zona de carga no están situadas en un compartimento único y cuya altura total no sea superior a 2 m, les serán de aplicación las mismas normas de circulación que a los vehículos tipo turismo (uso de carriles en sentido contrario al habitual, orden de preferencia en ausencia de señalización, adelantamientos, velocidades, niveles de servicio en situaciones de vialidad invernal, uso de carriles VAO, ..., la instrucción y la orden son anteriores a la modificación llevada a cabo por el Real Decreto 1514/2018, de 28 de diciembre).

El cambio de consideración de camión a turismo beneficia a los pick-up ya que los períodos para pasar la ITV se ampliaron y también pueden circular a más velocidad que los camiones.

En Iberoamérica se diferencian los pick-ups, que tienen dos asientos, de las rurales, que cuentan con dos filas de asientos.

¹¹²² Sorprende que no diga que es un “vehículo automóvil” y que luego lo equipare, a la hora de circular, a un turismo.

Vehículo eléctrico híbrido de células de combustible (FCHV)	Vehículo eléctrico de células de combustible que equipa, además, baterías eléctricas recargables.
Vehículo híbrido (HV)	Vehículo equipado con un sistema de propulsión que contiene al menos dos categorías diferentes de convertidores de energía de propulsión y al menos dos categorías diferentes de sistemas de almacenamiento de energía de propulsión.
Vehículo eléctrico híbrido (HEV)	Vehículo propulsado por una combinación de motores de combustión y eléctricos.
Vehículo eléctrico híbrido enchufable (PHEV)	Vehículo eléctrico híbrido, provisto de baterías que pueden ser recargadas de una fuente de energía eléctrica exterior, que a voluntad puede ser propulsado sólo por su(s) motor(es) eléctrico(s).
Vehículo de hidrógeno (HICEV)	Vehículo propulsado por motor(es) de combustión de hidrógeno.
Vehículo de uso compartido	Vehículo destinado al alquiler sin conductor dedicado a su uso concatenado e intensivo por un número indeterminado de usuarios dentro de una zona de servicio delimitada. Estará disponible, en cualquier momento, para ser utilizado mediante el empleo de aplicaciones móviles. No se considerarán incluidos en esta definición aquellos vehículos destinados al alquiler sin conductor que no se dediquen exclusivamente a esa modalidad de alquiler.

H) Definiciones que figuran en el Anexo II. B), que se ocupa de la clasificación de los vehículos por criterios de construcción, del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos y que no están contenidas en el TRLTSV.

05. Motocarro	Vehículo de tres ruedas dotado de caja o plataforma para el transporte de cosas.
06. Automóvil de tres ruedas¹¹²³	Vehículo de tres ruedas y cuatriciclos.
11. Autobús o autocar MMA ≤3.500 kg.	Automóvil concebido y construido para el transporte de más de 9 personas incluido el conductor, cuya masa máxima autoriza no exceda de 3.500 kg.
12. Autobús o autocar MMA > 3.500 kg.	Automóvil concebido y construido para el transporte de más de 9 personas incluido el conductor, cuya masa máxima autoriza excede de 3.500 kg.
14. Autobús o autocar mixto	El concebido y construido para transportar personas y mercancías simultánea y separadamente.

¹¹²³ El Reglamento (UE) núm. 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos, no exige que sean todoterreno y las dos ruedas pueden ir delante o atrás.

15. Trolebús¹¹²⁴	Automóvil destinado a transporte de personas con capacidad para 10, o más plazas, incluido el conductor, accionado por motor eléctrico con toma de corriente por trole, que circula por carriles.
15. Autobús o autocar de dos pisos	Autobús o autocar en el que los espacios destinados a los pasajeros están dispuestos, al menos parcialmente, en dos niveles superpuestos, de los cuales el superior no dispone de plazas sin asiento.
16. Pick-up	Vehículo cuya masa máxima no es superior a 3.500 kg, en el que las plazas de asiento y la zona de carga no están situadas en un compartimento único.
20. Camión MMA ≤ 3.500 kg.	El que posee una cabina con capacidad hasta 9 plazas, no integrada en resto de la carrocería, y cuya masa máxima autorizada no exceda de 3.500 kg.
21. Camión 3.500 kg. < MMA ≤ 12.500 kg.	El que posee una cabina con capacidad hasta 9 plazas, no integrada en resto de la carrocería, y cuya masa máxima autorizada es superior a 3.500 kg, e igual o inferior a 12.000 kg.
1. Camión MMA > 12.000 kg.	El que posee una cabina con capacidad hasta 9 plazas, no integrada en resto de la carrocería, y cuya masa máxima autorizada sea superior a 12.000 kg.
24. Furgón/furgoneta MMA ≤ 3.500 kg.	Automóvil destinado al transporte de mercancías cuya cabina está integrada en el resto de la carrocería con masa máxima autorizada igual o inferior a 3.500 kg.
25. Furgón 3.500 kg. < MMA ≤ 12.000 kg.	Camión en el que la cabina está integrada en el resto de la carrocería, con masa máxima autorizada superior a 3.500 kg, e igual o inferior a 12.000 kg.
26. Furgón MMA > 12.000 kg.	Camión en el que la cabina está integrada en el resto de la carrocería, y cuya masa máxima autorizada sea superior a 12.000 kg.
30. Derivado de turismo	Vehículo automóvil destinado a servicios o a transporte exclusivo de mercancías, derivado de un turismo del cual conserva la carrocería y dispone únicamente de una fila de asientos.
31. Vehículo mixto adaptable	Automóvil especialmente dispuesto para el transporte, simultáneo o no, de mercancías y personas hasta un máximo de 9 incluido el conductor, y en el que se puede sustituir eventualmente la carga, parcial o totalmente, por personas mediante la adición de asientos.
32. Auto-caravana MMA ≤ 3.500 kg.	Vehículo construido con propósito especial, incluyendo alojamiento vivienda y conteniendo, al menos, el equipo siguiente: asientos y mesa, camas o literas que puedan ser convertidos en asientos, cocina y armarios o similares. Este equipo estará rígidamente fijado al compartimento vivienda: los asientos y la mesa pueden ser diseñados para ser desmontados fácilmente.
33. Auto-caravana MMA > 3.500 kg.	Vehículo construido con propósito especial, incluyendo alojamiento vivienda y conteniendo, al menos, el equipo siguiente: asientos y mesa,

¹¹²⁴ El "Codice della Strada" italiano dedica un amplio artículo, el 118, a la conducción de este tipo de vehículos. Los conductores tienen que superar un examen de idoneidad.

	camas o literas que puedan ser convertidos en asientos, cocina y armarios o similares. Este equipo estará rígidamente fijado al compartimento vivienda: los asientos y la mesa pueden ser diseñados para ser desmontados fácilmente.
40. Remolque y semirremolque ligero MMA ≤ 750 kg.	Aquellos cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg. A efectos de esta clasificación se excluyen los agrícolas.
41. Remolque y semirremolque 750 kg. < MMA ≤ 3.500 kg.	Aquellos cuya masa máxima autorizada sea superior a 750 kg, e igual o inferior a 3.500 kg. A efectos de esta clasificación se excluyen los agrícolas.
42. Remolque y semirremolque 3.500 kg. < MMA ≤ 10.000 kg.	Aquellos cuya masa máxima autorizada sea superior a 3.500 kg, e igual o inferior a 10.000 kg. A efectos de esta clasificación se excluyen los agrícolas.
43. Remolque y semirremolque MMA > 10.000 kg.	Aquellos cuya masa máxima autorizada exceda de 10.000 kg. A efectos de esta clasificación se excluyen los agrícolas.
61. Máquina de obras automotriz	Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar trabajos de obras.
62. Máquina de obras remolcada	Vehículo especial concebido y construido para efectuar trabajos de obras, y que, para trasladarse y maniobrar, debe ser arrastrado o empujado por un tractor o máquina automotriz.
64. Máquina de servicios automotriz	Vehículo especial autopropulsado de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar servicios determinados.
65. Máquina de servicios remolcada	Vehículo especial, concebido y construido para efectuar servicios determinados, y que, para trasladarse y maniobrar, debe ser arrastrado o empujado por un tractor o máquina automotriz.
70. Militares	

I) Definiciones que figuran en el Anexo II.C), que se ocupa de la clasificación de los vehículos por criterios de utilización, del Reglamento General de Vehículos y que no están contenidas en el TRLTSV.

00 Sin especificar	(Instrucción: se aplicará esta clave cuando el elemento a clasificar no esté encuadrado en ninguna de las clasificaciones siguientes).
01 Personas de movilidad reducida	Vehículo construido o modificado para la conducción por una persona con algún defecto ¹¹²⁵ o incapacidad físicos.
02 Familiar	Versión de un tipo de turismo en el que se ha aumentado el volumen destinado al equipaje con el fin de aumentar su capacidad o colocar una tercera fila de asientos.
03 Escolar	Vehículo destinado exclusivamente para el transporte de escolares.

¹¹²⁵ La normativa de tráfico sigue utilizando terminología inapropiada para referirse a las personas con discapacidades y con movilidad reducida.

04 Escolar no exclusivo	Vehículo para el transporte escolar, aunque no con exclusividad.
05 Escuela de conductores	Automóvil destinado a las prácticas de conducción.
06 Urbano	Vehículo concebido y equipado para transporte urbano y suburbano; los vehículos de esta clase tienen asientos y plazas destinadas para viajeros de a pie y están acondicionados para permitir los desplazamientos de los viajeros en razón de sus frecuentes paradas.
07 Corto recorrido	Vehículo concebido y equipado para transporte interurbano; estos vehículos no disponen de plazas destinadas especialmente para viajeros de a pie, pero pueden transportar este tipo de viajeros en cortos recorridos en el pasillo de circulación.
08 Largo recorrido	Vehículo concebido y equipado para viajes a gran distancia; estos vehículos están acondicionados en forma que se asegura la comodidad de los viajeros sentados, y no transportan viajeros de pie.
09 Derivado de camión	Versión de un camión especialmente equipado para el transporte de personas hasta, un máximo de nueve, incluido el conductor.
10 Plataforma	Vehículo destinado al transporte de mercancías sobre una superficie plana sin protecciones laterales.
11 Caja abierta	Vehículo destinado al transporte de mercancías en un receptáculo abierto por la parte superior. Los laterales podrán ser abatibles o fijos.
12 Porta-contenedores	Vehículo construido para el transporte de contenedores mediante dispositivos expresamente adecuados para la sujeción de éstos.
13 Jaula	Vehículo especialmente adaptado para el transporte de animales vivos.
14 Botellero	Vehículo especialmente adaptado para transporte de botellas o bombonas.
15 Porta-vehículos	Vehículo especialmente adaptado para transporte de otro u otros vehículos.
16 Silo	Vehículo concebido especialmente para el transporte de materias sólidas, pulverulentas o granulosas en depósito cerrado y con o sin medios auxiliares para su carga o descarga.
17 Basculante	Vehículo provisto de mecanismo que permitan llevar y/o girar la caja para realizar la descarga lateral o trasera.
18 Dumper	Camión basculante de construcción muy reforzada, de gran maniobrabilidad y apto para todo terreno.
19 Batería de recipientes	Vehículo destinado al transporte de carga en un grupo de recipientes fijos con sistema de conexión entre ellos (ver ADR).
20 Caja cerrada	Vehículo destinado al transporte de mercancías en un receptáculo totalmente cerrado.

21 Capitoné	Vehículo destinado al transporte de mercancías en un receptáculo totalmente cerrado, acolchado o adaptado especialmente en su interior.
22 Blindado	Vehículo destinado al transporte de personas y/o mercancías, de caja cerrada reforzada especialmente mediante un blindaje.
23 Isotermo	Vehículo cuya caja está construida con paredes aislantes, con inclusión de puertas, piso y techo, las cuales permiten limitar los intercambios de calor entre el interior y el exterior de la caja.
14 Refrigerante	Vehículo isotermo que, con ayuda de una fuente de frío, distinto de un equipo mecánico o de «absorción», permite bajar la temperatura en el interior de la caja y mantenerla.
15 Frigorífico	Vehículo isotermo provisto de un dispositivo de producción de frío individual o colectivo para varios vehículos de transporte (grupo mecánico de compresión, máquina de absorción, etc.) que permite bajar la temperatura en el interior de la caja y mantenerla después de manera permanente en unos valores determinados.
26 Calorífico	Vehículo isotermo provisto de un dispositivo de producción de calor que permite elevar la temperatura en el interior de la caja y mantenerla después a un valor prácticamente constante.
27 Cisterna	Vehículo destinado al transporte a granel de líquidos o de gases licuados.
28 Cisterna isoterma	Cisterna construida con paredes aislantes que permiten limitar los intercambios de calor entre el interior y el exterior.
29 Cisterna refrigerante	Cisterna isoterma que, con ayuda de una fuente de frío, distinto de un equipo mecánico o de «absorción», permite bajar la temperatura en el interior de la cisterna y mantenerla.
30 Cisterna frigorífica	Cisterna isoterma provista de un dispositivo de producción de frío individual o colectivo para varios vehículos de transporte (grupo mecánico de compresión, máquina de absorción, etc.) que permite bajar la temperatura en el interior de la cisterna y mantenerla después de manera permanente en unos valores determinados.
31 Cisterna calorífica	Cisterna isoterma provista de un dispositivo de producción de calor que permite elevar la temperatura en el interior de la cisterna y mantenerla después a un valor prácticamente constante.
32 Góndola	Vehículo cuya plataforma de tiene una altura muy reducida.
33 Todo terreno¹¹²⁶	Automóvil dotado de tracción a dos o más ejes, especialmente dispuesto para circulación en terrenos difíciles, con transporte simultáneo de personas y mercancías, pudiéndose sustituir la carga, eventualmente, parcial o totalmente, por personas, mediante la adición de asientos, especialmente diseñados para tal fin.

¹¹²⁶ Es un vehículo adaptado para circular por terrenos abruptos. Lo consigue gracias a la tracción total, caja de cambios específica con reductora, suspensión elevada, bajos reforzados, ruedas de perfil más alto con menor presión de inflado, un ángulo de ataque mayor para poder abordar desniveles y ayudas electrónicas como control de descenso de colinas. Todo esto son características típicas, aunque no vienen de serie en todos los todoterreno.

40 Taxi ¹¹²⁷	Turismo destinado al servicio público de viajeros y provisto de aparato taxímetro.
41 Alquiler	Automóvil destinado al servicio público sin licencia municipal.
42 Autoturismo	Turismo destinado al servicio público de viajeros con licencia municipal, excluido el taxi.
43 Ambulancia	Automóvil acondicionado para el transporte idóneo de personas enfermas o accidentadas.
44 Servicio médico	Vehículo acondicionado para funciones sanitarias (análisis, radioscopia, urgencias, etc.)
45 Funerario	Vehículo especialmente acondicionado para el transporte de cadáveres.
46 Bomberos	Vehículo destinado al Servicio de los Cuerpos de Bomberos.
47 RTV	Vehículo especialmente acondicionado para emisoras de radio y/o televisión.
48 Vivienda	Vehículo acondicionado para ser utilizado como vivienda.
49 Taller o laboratorio	Vehículo acondicionado para el transporte de herramientas y piezas de recambio que permiten efectuar reparaciones.
50 Biblioteca	Vehículo adaptado y acondicionado de forma permanente para la lectura y exposición de libros.
51 Tienda	Vehículo especialmente adaptado y acondicionado de forma permanente para la venta de artículos.
52 Exposición u oficinas	Vehículo especialmente adaptado y acondicionado de forma permanente para su uso como exposición u oficinas.
53 Grúa de ¹¹²⁸ arrastre	Automóvil provisto de dispositivos que permiten, elevándolo parcialmente, el arrastre de otro vehículo.
54 Grúa de elevación	Vehículo provisto de dispositivos que permiten elevar cargas, pero no transportarlas. (No incluye los vehículos con dispositivos de autocarga).
55 Basurero	Vehículo especialmente construido para el transporte y tratamiento de desechos urbanos.
56 Hormigonera	Vehículo especialmente construido para el transporte de los elementos constitutivos del hormigón, pudiendo efectuar su mezcla durante el transporte.
58 Vehículo para ferias	Vehículos adaptados para la maquinaria de circo o ferias recreativas ambulantes
59 Estación transformadora móvil	Vehículo dotado con los elementos necesarios para la producción de energía eléctrica.

¹¹²⁷ El RGV al ocuparse de la señal V-17, indicador de “libre”, prefiere utilizar el término “autotaxi”.

¹¹²⁸ Canarias cuenta con una amplia legislación sobre este tipo de vehículos.

60 Extractor de fangos	Vehículo dotado de una bomba de absorción para la limpieza de pozos negros y alcantarillas.
61 Autobomba	Vehículo equipado con una autobomba de presión para movimiento de materiales fluidificados.
62 Grupo electrógeno	Vehículo dotado con los elementos necesarios para la producción de energía eléctrica.
63 Compresor	Vehículo destinado a producir aire comprimido y transmitirlo a diversas herramientas o a locales con ambiente enrarecido.
64 Carretilla transportadora elevadora	Vehículo provisto de pequeña grúa u horquilla-plataforma para transportar o elevar pequeñas cargas en recorridos generalmente cortos.
65 Barredora	Vehículo para barrer carreteras y calles de poblaciones.
66 Bomba de hormigonar	Vehículo autobomba especialmente diseñado para movimiento de hormigón fluido.
67 Perforadora	Vehículo destinado a realizar perforaciones profundas en la tierra.
68 Excavadora	Vehículo especialmente diseñado para la excavación o desmonte del terreno, mediante cuchara de ataque frontal, acoplada a superestructura giratoria en plano horizontal.
69 Retro-excavadora	Vehículo especialmente diseñado para la excavación o desmonte del terreno, mediante cuchara de ataque hacia la máquina, acoplada a superestructura giratoria en plano horizontal.
70 Cargadora	Vehículo especialmente diseñado para el desmonte del terreno y para la recogida de materiales sueltos, mediante cuchara de ataque frontal, acoplada a superestructura no giratoria en plano horizontal.
71 Cargadora retro-excavadora	Vehículo provisto de cuchara cargadora en su parte delantera y de otra retroexcavadora en su parte posterior.
72 Traílla	Vehículo que arranca, recoge, traslada y extiende tierras. Si es autopropulsado, es mototraílla.
73 Niveladora	Vehículo que se utiliza para configurar toda clase de perfiles y extender el material arrancado o depositado. Si es autopropulsado, es motoniveladora.
74 Compactador vibratorio	Vehículo especialmente diseñado para la compactación de suelos y materiales mediante su peso y vibración.
75 Compactador estático	Vehículo especialmente diseñado para la compactación de suelos y materiales exclusivamente mediante su peso.
76 Riego asfáltico	Vehículo destinado a esparcir y extender sobre los diversos pavimentos betún asfáltico fluidificado.
77 Pintabandas	Vehículo usado para realizar líneas de señalizaciones y prescripciones en el suelo.

78 Quitanieves

Vehículo de motor destinado exclusivamente a retirar la nieve de las calzadas y caminos.

J) Otras definiciones que figuran en el Anexo II.D), que se ocupa del servicio al que se destinan los vehículos, del Reglamento General de Vehículos.

A. Servicio público: El vehículo se adscribe a una actividad para cuyo ejercicio su titular necesita de autorización de la Administración.

B. Servicio particular: El vehículo se adscribe a una actividad privada de su titular.

01. Alquiler sin conductor: vehículo destinado a ser arrendado sin conductor.

02. Alquiler con conductor (autoturismo): vehículo destinado al transporte de personas y equipajes con conductor.

03. Aprendizaje de la conducción: vehículo destinado al ejercicio de la enseñanza de la conducción y la realización de pruebas de aptitud para la obtención de permisos y licencias de conducción

04. Taxi: vehículo adscrito al servicio público de viajeros en vehículo turismo.

05. Auxilio en carretera: vehículo destinado primordialmente al rescate y transporte de vehículos accidentados o averiados. Sólo tendrán esta consideración aquellos vehículos cuya capacidad permita que simultáneamente se puedan transportar hasta un máximo de dos vehículos en plataforma, y otro mediante un dispositivo de arrastre, y cuenten con el correspondiente utillaje.¹¹²⁹

06. Agrícola: vehículo destinado a realizar labores agrícolas.

06. Agrícola: vehículo destinado a realizar labores agrícolas.

07. Ambulancia: vehículo destinado a realizar transporte de personas enfermas o accidentadas.

08. Funerario: vehículo destinado a realizar transporte de cadáveres.

09. Obras: vehículo destinado a la realización de tareas en trabajos de construcción.

10. Mercancías peligrosas: vehículo destinado al transporte de materias peligrosas, aunque no se realice con carácter exclusivo.

11. Basurero: vehículo destinado al transporte de residuos.

¹¹²⁹ No hay ninguna norma que prohíba el traslado de personas a bordo de un vehículo grúa que transporte un vehículo averiado, siempre que el vehículo cuente con una autorización de transporte de mercancías, las personas que se trasladen guarden relación con el vehículo averiado y viajen hasta donde se deposite. No se les puede cobrar nada por el traslado y la ocupación del vehículo no debe superar lo dispuesto en el permiso de circulación y en la tarjeta ITV.

12. Transporte escolar: vehículo destinado al transporte escolar y de menores, aunque no se realice con carácter exclusivo.

13. Policía: vehículo destinado a los servicios de policía, que se presten por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

14. Bomberos: vehículo destinado a ser utilizado por los bomberos para la extinción de incendios.

15. Protección civil y salvamento: vehículo destinado a realizar servicios de protección civil y salvamento.

16. Defensa: vehículo adscrito al Ministerio de Defensa.

17. Vivienda: vehículo acondicionado para ser utilizado como vivienda.

18. Actividad económica: automóvil con al menos cuatro ruedas, destinado al transporte de mercancías, cuya masa máxima autorizada es igual o inferior a 3.500 kg, que está afectado significativamente a una actividad económica de acuerdo con la normativa tributaria.

19. Recreativo: vehículo destinado específicamente al ocio.

20. Mercancías perecederas: vehículo destinado al transporte terrestre de productos alimentarios a temperatura regulada, aunque no se realice con carácter exclusivo.

21. Vehículo para ferias: vehículo adaptado para la maquinaria de circo o ferias recreativas ambulantes.

K) Definiciones que figuran en el Anexo II.E) del Reglamento General de Vehículos, que se refieren a la clasificación de los vehículos por su potencial contaminante.

a) Vehículos 0 emisiones:

Vehículos L, M1, N1, M2, M3, N2 y N3 clasificados en el Registro de Vehículos como vehículos eléctricos de batería (BEV), vehículo eléctrico de autonomía extendida (REEV), vehículo de hidrógeno (HICEV), vehículo eléctrico híbrido enchufable (PHEV) con una autonomía mínima de 40 kilómetros (ciclo NEDC) o vehículos de pila de combustible.

b) Vehículos ECO:

Vehículos M1 y N1, clasificados en el Registro de Vehículos como vehículos híbridos enchufables con autonomía <40km (ciclo NEDC), vehículos híbridos no enchufables (HEV), vehículos propulsados por gas natural, vehículos propulsados por gas natural comprimido (GNC), o gas licuado del petróleo (GLP). En todo caso, deberán cumplir los criterios de la clasificación C.

Vehículos M2, M3, N2 y N3 clasificados en el Registro de Vehículos como híbridos enchufables con autonomía <40km, híbridos no enchufables (HEV), propulsados por gas natural comprimido (GNC), gas natural licuado (GNL) o gas licuado del petróleo (GLP). En todo caso, deberán cumplir los criterios de la clasificación C.

Vehículos L clasificados en el Registro de Vehículos como vehículos híbridos enchufables con autonomía <40km (ciclo NEDC) y vehículos híbridos no enchufables (HEV).

c) Vehículos C:

Vehículos M1 y N1 clasificados en el Registro de Vehículos como gasolina Euro 4/IV, 5/V o 6/VI o diésel Euro 6/VI.

Vehículos M2, M3, N2 y N3 clasificados en el Registro de Vehículos como gasolina Euro VI/6 o diésel Euro VI/6.

Vehículos L clasificados en el Registro de Vehículos como Euro 4 y Euro 3.

d) Vehículos B:

Vehículos M1 y N1 clasificados en el Registro de Vehículos como gasolina Euro 3/III o diésel Euro 4/IV o 5/V.

Vehículos M2, M3, N2 y N3 clasificados en el Registro de Vehículos como gasolina Euro IV/4 o V/5 o diésel Euro IV/4 o V/5.

Vehículos L clasificados en el Registro de Vehículos como Euro 2.

e) Vehículos A:

Todo vehículo a motor que por su clasificación en el Registro de Vehículos no cumple las condiciones o requisitos para la obtención de la clasificación 0 emisiones, ECO, C o B.»

L) Definiciones que figuran en el Anexo VI, que se ocupa de los dispositivos de retención y aseguramiento de la carga, del RGV y que no están contenidas en el TRLTSV.

Anclajes para dispositivos de amarre o simplemente, puntos de amarre: son aquellos puntos de fijación en el vehículo (por ejemplo: anillas, ganchos, refuerzos roscados, etc.) que sirven para la fijación de dispositivos de amarre.

Dispositivo de amarre: son aquellos dispositivos que permiten asegurar la carga en el vehículo (cintas, cables, etc.) y que su instalación dependerá del tipo de carga que manipule el usuario.

Preinstalación o anclajes o fijaciones para los dispositivos de retención: son aquellos puntos de fijación en el vehículo (refuerzos roscados, anillas, ganchos, remaches, etc.) que sirven para la fijación de los dispositivos de retención.

Dispositivo de retención: es aquel dispositivo (por ejemplo: red, reja, barras) que está situado detrás de los asientos que limitan directamente con el plano de carga y que separa total o parcialmente la zona de pasajeros del espacio de carga para proteger a los pasajeros de un desplazamiento eventual de la carga. El asiento asumirá parcialmente la función de retención cuando el dispositivo de retención asegure únicamente la zona situada por encima del mismo.

Definiciones que figuran en el Anexo VIII, que se ocupa de los dispositivos de frenado del RGV y que no están contenidas en el TRLTSV.

Dispositivo de frenado: el conjunto de los órganos que tienen por función disminuir o anular progresivamente la velocidad del vehículo en marcha, o mantenerlo inmóvil si ya se encuentra detenido. El dispositivo se compone del mando, la transmisión y el freno propiamente dicho.

Frenado de servicio: debe permitir controlar el movimiento del vehículo y detenerlo de una forma segura, rápida y eficaz, cualesquiera que sean las condiciones de velocidad y de carga y para cualquier pendiente ascendente o descendente en la que el vehículo se encuentre. Su acción debe ser moderable.

Frenado de socorro: el frenado de socorro debe permitir detener el vehículo en una distancia razonable en caso de fallo del freno de servicio. Su acción debe ser moderable.

Frenado de estacionamiento: el frenado de estacionamiento debe permitir mantener el vehículo inmóvil en una pendiente ascendente o descendente, incluso en ausencia del conductor, quedando mantenidos entonces los elementos activos en posición de aprieto por medio de un dispositivo de acción puramente mecánica.

Frenado continuo: el frenado sobre los conjuntos de vehículos obtenido por medio de una instalación con las siguientes características: Órgano de mando único que el conductor, encontrándose en su asiento de conducción, acciona progresivamente con una sola maniobra. La energía utilizada para el frenado de los vehículos que constituyen el conjunto está proporcionada por la misma fuente de energía (que puede ser la fuerza muscular del conductor). La instalación de frenado asegura, de forma simultánea o convenientemente desfasada, el frenado de cada uno de los vehículos que constituyen el conjunto, cualquiera que sea su posición relativa.

Frenado semicontinuo: el frenado sobre los conjuntos de vehículos obtenido por medio de una instalación que tenga las siguientes características: Órgano de mando único que el conductor, encontrándose en su asiento de conducción, acciona progresivamente con una sola maniobra. La energía utilizada para el frenado de los vehículos que constituyen el conjunto está proporcionada por dos fuentes de energía independientes (pudiendo ser una de ellas la fuerza muscular del conductor). La instalación de frenado asegura, de forma simultánea o convenientemente desfasada, el frenado de cada uno de los vehículos que constituyen el conjunto, cualquiera que sea su posición relativa.

Frenado automático: el frenado del o los remolques que actúa automáticamente en caso de una separación de los elementos del conjunto de vehículos acoplados, comprendido el caso de una ruptura del enganche, sin que se anule la eficacia de frenado del resto del conjunto.

Frenado por inercia: el frenado realizado utilizando las fuerzas que provoca el acercamiento del vehículo remolcado al tractor.

Frenado graduable: un frenado durante el cual, en el interior del campo de funcionamiento normal del dispositivo, tanto mientras sea la aplicación o durante la desaplicación de los frenos.

M) Definiciones que figuran en el Anexo IX, que se ocupa de las masas y dimensiones, del Reglamento General de Vehículos.

1. Definiciones

Tara: masa del vehículo, con su equipo fijo autorizado, sin personal de Servicio, pasajeros ni carga, y con su dotación completa de agua, combustible, lubricante, repuestos, herramientas y accesorios necesarios.

Masa en orden de marcha: se considera como masa en orden de marcha el resultado de sumar a la tara la masa estándar del conductor de 75 kg y para los autobuses y autocares, la masa del acompañante de 75 kg si lo lleva. En los vehículos de categoría L se estará a lo dispuesto en el Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos.

Masa en carga: la masa efectiva del vehículo y de su carga, incluida la masa del personal de servicio y de los pasajeros.

Masa por eje: la que gravita sobre el suelo, transmitida por la totalidad de las ruedas acopladas a ese eje.

Dimensiones máximas autorizadas: as dimensiones máximas para la utilización de un vehículo establecidas en este anexo. Todas las dimensiones máximas autorizadas que se especifican en este anexo se medirán con arreglo a la reglamentación de homologación que resulte de aplicación en función de la categoría del vehículo.

Masa máxima autorizada (MMA): la masa máxima para la utilización de un vehículo con carga en circulación por las vías públicas.

Masa máxima técnicamente admisible: la masa máxima del vehículo basada en su construcción y especificada por el fabricante.

Masa máxima autorizada por eje: la masa máxima de un eje o grupo de ejes con carga para utilización en circulación por las vías públicas.

Masa máxima por eje técnicamente admisible: la masa máxima por eje basada en su construcción y especificada por el fabricante.

Masa remolcable máxima autorizada: Masa remolcable máxima autorizada: masa autorizada máxima de un remolque o semirremolque destinado a ser enganchado al vehículo de motor y hasta la cual puede matricularse o ponerse en servicio el vehículo. En el caso de un remolque de eje central o semirremolque, la masa remolcable máxima autorizada será la masa real máxima del remolque menos su carga real vertical sobre el punto de acoplamiento, es decir, la masa correspondiente a la carga soportada por los ejes del remolque.

Masa remolcable máxima técnicamente admisible: la masa remolcable máxima basada en su construcción y especificada por el fabricante.

Masa máxima técnicamente admisible del conjunto: Masa máxima asignada al conjunto formado por un vehículo de motor y uno o más remolques según sus características constructivas y sus prestaciones por construcción, o masa máxima asignada al conjunto formado por un tractocamión y un semirremolque.

Masa máxima autorizada del conjunto: suma de las masas del vehículo de motor cargado y del remolque arrastrado cargado para su utilización por las vías públicas.

Carga vertical máxima técnicamente admisible sobre el acoplamiento: carga máxima sobre el acoplamiento establecida en la concepción del vehículo motor y/o del acoplamiento y especificada por el fabricante.

Carga indivisible: la carga que, para su transporte por carretera, no puede dividirse en dos o más cargas sin coste o riesgo innecesario de daños y que, debido a sus dimensiones o masa, no puede ser transportada por un vehículo de motor, remolque, tren de carretera o vehículo articulado que se ajuste en todos los sentidos a las disposiciones del presente reglamento.

Se considera también carga indivisible la constituida por varios elementos de la misma naturaleza y destinados al mismo fin, con dimensiones idénticas o diferentes que, en conjunto no puede superar ninguna dimensión diferente a las ya rebasadas por el elemento mayor del mismo ni, en ningún caso, se podrá superar la masa máxima de conjunto, ni pesos máximos por eje autorizados según lo establecido en las tablas 1 y 2 de este anexo, para el tipo de vehículo y eje que corresponda.

Suspensión neumática: una suspensión se considera neumática si al menos el 75% del efecto elástico se debe a un dispositivo neumático.

Suspensión equivalente o suspensión neumática reconocida: sistema de suspensión para eje(s) motor no dirigido(s) que cumple los requisitos establecidos en la reglamentación vigente recogida en el anexo I.

Dispositivo de elevación del eje: dispositivo permanente montado en un vehículo con objeto de reducir o incrementar la carga sobre el(los) eje(s) según las condiciones de carga del vehículo:

1. bien levantando completamente las ruedas del suelo/bajándolas del suelo,
2. o bien sin levantar las ruedas del suelo (por ejemplo, en el caso de sistemas de suspensión neumática u otros sistemas),

con objeto de reducir el desgaste de los neumáticos cuando el vehículo no esté completamente cargado, o para facilitar el arranque (inicio de la marcha) sobre terreno resbaladizo a los vehículos de motor o conjuntos de vehículos, incrementando la carga sobre el eje motor.

Eje retráctil: eje que pueda elevarse o bajarse mediante el dispositivo de elevación del eje, tal como se menciona en el número 1 del apartado 1.18.

Eje descargable: eje sobre el cual puede variarse la carga sin que el eje esté levantado, mediante el dispositivo de elevación del eje, tal como se menciona en el número 2 del apartado 1.18.

Grupo de ejes: los ejes que forman parte de un bogie. En el caso de dos ejes, el grupo se denominará tándem, y tándem triaxial en caso de tres ejes. Convencionalmente, se considerará que un solo eje es un grupo de un eje.

Tonelada: masa correspondiente a 1.000 kg.

Configuración euro-modular: Conjunto de vehículos con más de 6 líneas de ejes o con al menos 3 módulos que, separada e individualmente considerados, no superan los límites máximos de masas y dimensiones establecidos en este anexo para el tipo de vehículo que corresponda.

Combustibles alternativos: los combustibles o fuentes de energía que sirven, al menos en parte, de sustituto a las fuentes de energía fósil para los transportes y que pueden contribuir a la descarbonización de estos últimos y a mejorar el comportamiento medioambiental del sector del transporte. Consisten en:

- a) La electricidad consumida en todos los tipos de vehículos eléctricos,

- b) El hidrógeno,
- c) Los biocarburantes, tal y como se definen en el artículo 2, punto 1, del Real Decreto 376/2022, de 17 de mayo, por el que se regulan los criterios de sostenibilidad y de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de los biocarburantes, biolíquidos y combustibles de biomasa, así como el sistema de garantías de origen de los gases renovables,
- d) Los combustibles sintéticos y parafrínicos,
- e) El gas natural, incluido el biometano, en forma gaseosa (gas natural comprimido-GNC) y en forma licuada (gas natural licuado-GNL),
- f) El gas licuado del petróleo (GLP),
- g) La energía mecánica procedente de almacenamiento a bordo/de fuentes a bordo, incluido el calor residual.

Vehículo de combustible alternativo: un vehículo de motor alimentado total o parcialmente por un combustible alternativo, según la definición que aparece en la Directiva 96/53/CE, del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional y que ha sido debidamente homologado.

Vehículo pesado de emisión cero: vehículo tal como se define en el artículo 3.11 del Reglamento UE 2019/1242, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para vehículos pesados nuevos y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 595/2009 y (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 96/53/CE del Consejo.

Operación de transporte intermodal: Tendrán esta consideración:

- a) las operaciones de transporte combinado definidas en el artículo 1 de la Orden de 30 de septiembre de 1993, por la que se establecen normas especiales para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros de la CEE, destinadas al transporte de uno o varios contenedores o cajas móviles, con una longitud máxima total de hasta 45 pies, o
- b) Las operaciones de transporte destinadas al transporte de uno o varios contenedores o cajas móviles, con una longitud máxima total de hasta 45 pies, que recurran al transporte por la vía navegable o un recorrido marítimo, siempre que el tramo por carretera inicial o final no exceda de 150 km en el territorio de la Unión. Se podrá superar la distancia indicada de 150 km con objeto de alcanzar la terminal de transporte adecuada más cercana para el servicio previsto, en el caso de vehículos articulados de 5 o 6 ejes, formados por un vehículo motor de 2 ejes y con semirremolque de 3 ejes, o por un vehículo motor de 3 ejes y semirremolque de 2 o 3 ejes.

Para las operaciones de transporte intermodal, la terminal de transporte adecuada más cercana que preste un servicio podrá estar situada en un Estado miembro distinto del Estado miembro en el que el cargamento haya sido cargado o descargado.

Operaciones de transporte combinado: Tendrán esta consideración las contempladas en la Directiva 92/106/CEE del Consejo de 7 de diciembre de 1992 relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros.

Madera en rollo: es la carga constituida por los troncos de los árboles apeados, sin copa y desramados, así como las ramas obtenidas por corte, sin que pueda ser considerado como tales unidades más pequeñas como la corteza del árbol, astillas, serrín o similares a estos.

2. Masas máximas permitidas

No se permite la circulación:

De vehículos con ruedas neumáticas o de elasticidad similar que ejerzan sobre el pavimento una presión superior a 9 kg por cm² de superficie bruta de apoyo. Se asimilan a estos vehículos los denominados “orugas” cuyas superficies de contacto con el suelo sean planas y no presenten salientes y los contemplados en el párrafo segundo del apartado 5.1 del artículo 12 de este reglamento.

De vehículos de tracción animal provistos de ruedas no neumáticas o de elasticidad similar, con masa en carga que sobrepase los 150 kg por cm de ancho de banda de rodadura.

De aquellos en que los neumáticos soporten cargas superiores a las que determinen sus normas de seguridad (en función de sus índices de carga y velocidad máxima del vehículo).

De vehículos con masas por eje que excedan los límites indicados en la tabla 1 del presente anexo.

De vehículos con masa máxima autorizada superior a los límites indicados en la tabla 2 del presente anexo.

De los trenes de carretera en los que la distancia entre el eje posterior del vehículo motor y el delantero del remolque sea inferior a 3,00 metros.

De vehículos o conjuntos de vehículos en los que la masa soportada por el eje motor o los ejes motores sea inferior al 25 % de la masa total en carga del vehículo o conjunto de vehículos, excepto cuando se trate de conjuntos en configuración euro-modular o que vayan transportando madera en rollo en cuyo caso podrá ser inferior siempre que se garantice que el conjunto lleva suficiente peso sobre el eje o ejes motores para iniciar el movimiento en pendientes del 8 %.

N) Definiciones que figuran en el Anexo X, que se ocupa de los dispositivos de alumbrado y señalización óptica, del Reglamento General de Vehículos y que no están contenidas en el TRLTSV.

Dispositivo: el elemento o conjunto de elementos que desempeñan una o varias funciones.

Luz de posición lateral: la luz utilizada para indicar la presencia de un vehículo cuando se le ve de lado.

Luz de la placa posterior de matrícula: el dispositivo utilizado para iluminar el lugar en el que se colocará la placa posterior de matrícula; podrá consistir en diferentes elementos ópticos.

Luz de trabajo: dispositivo destinado a alumbrar un lugar de trabajo o un proceso de trabajo.

Luz de alumbrado interior: la destinada a la iluminación del habitáculo del vehículo en forma tal que no produzca deslumbramiento ni moleste indebidamente a los demás usuarios de la vía.

Conceptos básicos que figuran en el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos (BOE núm. 22, de 26 de enero de 1999).

a) Homologación de tipo CE: el acto por el cual un Estado miembro de la Unión Europea hace constar que un tipo de vehículo se ajusta a las prescripciones técnicas establecidas en las Directivas específicas y ha pasado los controles y comprobaciones previstos en los correspondientes certificados de homologación de tipo CE.

b) Homologación nacional de tipo: el acto por el cual la Administración General del Estado español hace constar que un vehículo satisface las prescripciones técnicas establecidas en la legislación vigente y reflejadas en la ficha de características, definidas para cada categoría de vehículos.

c) Homologación parcial: el acto mediante el cual la Administración General del Estado español o las Administraciones de otros Estados hacen constar que determinados sistemas, componentes o unidades técnicas de los vehículos, o relacionados con ellos, satisfacen las prescripciones técnicas establecidas en las correspondientes Directivas comunitarias o Reglamentos derivados del Acuerdo de Naciones Unidas relativo al reconocimiento recíproco de homologación de vehículos, sus partes y piezas, y en los Reglamentos técnicos de ámbito nacional. Esta misma denominación es, asimismo, aplicable a la comprobación del vehículo en lo que se refiere a aspectos parciales de su comportamiento.

d) Sistema: cualquier conjunto de elementos o de componentes del vehículo que está sujeto a los requisitos de alguna de las reglamentaciones particulares.

e) Componente: el dispositivo sujeto a las disposiciones de una reglamentación particular cuyo fin sea formar parte de un vehículo y que pueda ser homologado de tipo independientemente del vehículo cuando la reglamentación particular así lo disponga expresamente.

f) Unidad técnica independiente: el dispositivo sujeto a disposiciones de reglamentaciones particulares cuyo fin sea formar parte de un vehículo y que pueda ser homologado de tipo separadamente, pero únicamente para uno o varios tipos de vehículos, siempre que así lo disponga expresamente la reglamentación particular correspondiente.

g) Tarjeta ITV¹¹³⁰: documento que consta de:

Por el anverso: registro de las inspecciones periódicas.

Por el reverso: certificado de características del vehículo en el que se acredita que éste corresponde a un tipo homologado o que ha pasado inspección técnica unitaria.

h) Certificado de características de un ciclomotor: Documento expedido por el fabricante nacional, su representante legal en el caso de extranjeros o el órgano competente en materia de Industria de la Comunidad Autónoma en los casos previstos en la legislación vigente, en el que se hace constar las características técnicas de un ciclomotor correspondiente a un tipo homologado.

i) Certificado de conformidad CE: documento que expide el titular de la homologación de tipo de vehículo, acreditativo de que es conforme con esa homologación CE

Definiciones que figuran en el Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos.

1. Homologación de tipo: el procedimiento mediante el cual un Estado miembro del Espacio Económico Europeo (EEE) certifica que un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente cumple las correspondientes disposiciones administrativas y requisitos técnicos pertinentes.

¹¹³⁰ El Real Decreto 667/2015 de 17 de julio modificó el RGV y permite que la tarjeta de inspección técnica se pueda emitir en soporte papel o en soporte electrónico desde el 01.10.2015. También estableció que a partir del 11.11.2015 es obligatorio emitir en soporte electrónico las tarjetas ITV tipo B para vehículos de las categorías M (transporte de personas) y N (transporte de mercancías) y que a partir del 11.05.2016 esta obligación se extiende a las tarjetas ITV tipo BL (vehículos completos de la categoría L).

2. Homologación de tipo CE: procedimiento mediante el cual un Estado miembro del EEE certifica que un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente cumple las correspondientes disposiciones administrativas y requisitos técnicos de las Directivas 2002/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo de 2002 (**derogada por el Reglamento UE 168/2023**), relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas y por la que se deroga la Directiva 92/61/CEE del Consejo; 2003/37/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, (**derogada por el Reglamento 167/2013**), relativa a la homologación de los tractores agrícolas o forestales, de sus remolques y de su maquinaria intercambiable remolcada, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas de dichos vehículos y por la que se deroga la Directiva 74/150/CEE y la Directiva 2007/46/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, y de los actos reglamentarios enumerados en sus anexos.

3. Homologación de tipo nacional: procedimiento de homologación de tipo establecido por la legislación nacional de un Estado miembro del EEE; quedando la validez de dicha homologación limitada al territorio de ese Estado miembro.

4. Homologación individual: procedimiento por el cual se certifica que un vehículo en particular, ya sea singular o no, cumple las disposiciones administrativas y requisitos técnicos del presente real decreto.

5. Homologación de tipo multifásica: procedimiento mediante el cual se certifica que, dependiendo del grado de acabado, un tipo de vehículo incompleto o completado cumple las correspondientes disposiciones administrativas y requisitos técnicos de este real decreto.

6. Vehículo de base: todo vehículo que se utiliza en la fase inicial de un proceso de homologación de tipo multifásico.

7. Vehículo incompleto: todo vehículo que deba pasar por lo menos por una fase más para ser completado y cumplir los requisitos técnicos pertinentes de este real decreto.

8. Vehículo completado: el vehículo, producto del procedimiento de homologación de tipo multifásico, que cumpla los requisitos técnicos de este real decreto.

9. Vehículo completo: todo vehículo que no necesita ser completado para satisfacer los requisitos técnicos pertinentes de este real decreto.

10. Actos reglamentarios: se entenderá una directiva particular, un reglamento (CE) o un reglamento CEPE/ONU anexo al Acuerdo de 20 marzo de 1958, relativo a la adopción de prescripciones técnicas uniformes para vehículos de ruedas, equipos y repuestos que puedan montarse y/o utilizarse en estos vehículos y las condiciones para el reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas sobre la base de estas prescripciones, o un reglamento (RTM) anexo al Acuerdo mundial de 1998, sobre el establecimiento de normas técnicas mundiales aplicables a los vehículos de ruedas y a los equipos o repuestos que puedan montarse o utilizarse en estos vehículos.

11. Requisitos alternativos: se entenderán las disposiciones administrativas o requisitos técnicos cuya finalidad sea garantizar un nivel de protección medioambiental y de seguridad vial equivalente en la máxima medida de lo posible al nivel previsto en las disposiciones del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, por el que se dictan normas para la aplicación de determinadas

directivas de la CEE, relativas a la homologación de tipos de vehículos automóviles, remolques y semirremolques, así como de partes y piezas de dichos vehículos.

12. Fabricante: la persona u organismo responsable ante la autoridad de homologación de todos los aspectos del proceso de homologación o de autorización, y de garantizar la conformidad de la producción. No es esencial que la persona u organismo participen directamente en todas las fases de la fabricación de un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente sujeta al proceso de homologación.

13. Representante del fabricante: toda persona física o jurídica establecida en la Unión Europea, debidamente designada por el fabricante para que le represente ante las autoridades competentes y para que actúe en su nombre. Cuando se hace referencia al término «fabricante» ha de entenderse que se indica tanto el fabricante como a su representante.

14. Autoridad de homologación: la autoridad con competencias en todos los aspectos de la homologación de un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente o de la homologación individual de un vehículo, del proceso de autorización, de la emisión y, en su caso, retirada de certificados de homologación, así como para actuar como punto de contacto con las autoridades de homologación de los demás Estados miembros del EEE, para designar los servicios técnicos y garantizar que el fabricante cumple sus obligaciones sobre conformidad de la producción. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria, en el ámbito de las competencias de la Administración del Estado, corresponden al actual Ministerio de Industria, Turismo y Comercio las actuaciones como autoridad de homologación.

15. Servicio técnico: la organización o entidad designada por la autoridad de homologación para llevar a cabo ensayos de homologación o como entidad de evaluación de la conformidad para llevar a cabo la inspección inicial y otros ensayos o inspecciones en nombre de la autoridad de homologación, siendo posible que la propia autoridad de homologación lleve a cabo esas funciones.

16. Estación de Inspección Técnica de Vehículos (ITV): las instalaciones que tienen por objeto la ejecución material de las inspecciones técnicas que, de acuerdo con el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, y demás normas aplicables, deban hacerse en los vehículos y sus componentes y accesorios, y que estén habilitadas por el órgano competente de la comunidad autónoma del territorio donde estén radicadas.

17. Vehículos del mismo tipo: aquellos que no presenten entre sí ninguna de las diferencias señaladas en los apéndices 1 de los anexos correspondientes de este real decreto o en las Directivas 2002/24/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo (**derogada por el Reglamento UE 168/2013**), 2003/37/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, (**derogada por el Reglamento 167/2013**), o 2007/46/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, (**derogada por el Reglamento (UE) 2018/1832**), cuando éstas le sean de aplicación.

18. Sistema: conjunto de dispositivos combinados para llevar a cabo una o varias funciones específicas en un vehículo y que está sujeto a los requisitos de cualquier acto reglamentario.

19. Componente: el dispositivo, sujeto a los requisitos de un acto reglamentario, destinado a formar parte de un vehículo, que podrá homologarse independientemente de dicho vehículo cuando el acto reglamentario así lo disponga explícitamente.

20. Unidad técnica independiente: el dispositivo, sujeto a los requisitos de un acto reglamentario, destinado a formar parte de un vehículo y que podrá homologarse independientemente, pero solo en relación con uno o varios tipos específicos de vehículos cuando el acto reglamentario así lo disponga explícitamente.

Definiciones contenidas en el Anexo I de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

Acceso directo: Acceso en que la incorporación de los vehículos a, o desde, la calzada se produce sin utilizar las conexiones o enlaces de otras vías públicas con la carretera.

Arcén: Franja longitudinal afirmada, contigua a la calzada, no destinada al uso de vehículos automóviles salvo en circunstancias excepcionales.

Automóvil: Vehículo de motor que circula sin carriles y sin conexión a una fuente exterior de energía. De esta definición se excluyen los ciclomotores, los vehículos para personas con discapacidad y los tractores y demás maquinaria agrícola.

Berma: Franja longitudinal, afirmada o no, comprendida entre el borde exterior del arcén y la cuneta o arista interior de talud más próxima a la plataforma.

Calzada: Parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos. Se compone de un cierto número de carriles.

Camino de servicio: El construido como elemento auxiliar o complementario de las actividades específicas de sus titulares. No tendrá la consideración de carretera ni es elemento funcional de ésta.

Carretera de circunvalación: La que rodea total o parcialmente una población, enlazando con las que afluyen a ella.

Carril: Franja longitudinal en que puede estar dividida la calzada, delimitada o no por marcas viales longitudinales, y con anchura suficiente para la circulación de una fila de automóviles que no sean motocicletas.

Carril adicional para circulación rápida: Carril adicional que, situado a la izquierda de los principales en carreteras de calzadas separadas o entre ellos en carreteras de calzada única, facilita a los vehículos rápidos el adelantamiento de otros vehículos que circulan a menor velocidad.

Carril adicional para circulación lenta: Carril adicional que, situado a la derecha de los principales, permite a los vehículos que circulan con menor velocidad apartarse de los carriles principales, facilitando el adelantamiento por los vehículos más rápidos.

Carril de cambio de velocidad: Carril destinado a incrementar o reducir la velocidad, desde la de los elementos de un acceso a la de la calzada principal de la carretera, o viceversa.

Carril central de espera: Carril destinado, en una intersección con giro a la izquierda, a la detención del vehículo a la espera de oportunidad para realizar esta maniobra sin obstaculizar tráfico.

Carril de trenzado: Carril constituido por la unión de un carril de aceleración y otro de deceleración consecutivo.

Enlace: Nudo viario en el que alguno de los movimientos se realiza en un plano distinto al de los demás, cruzándose al menos dos trayectorias a distinto nivel. Incluye los ramales y las vías de giro y, eventualmente, intersecciones que pueden utilizar los vehículos para pasar de una carretera a otra.

Intersección: Nudo viario en el que todos los movimientos se realizan aproximadamente en el mismo plano, y ninguna trayectoria cruza a otra a distinto nivel. Incluye los ramales, las vías de giro y, eventualmente, los viales que pueden utilizar los vehículos para pasar de una carretera a otra.

Lecho de frenado: Zona adyacente a la plataforma o divergente de la misma, en tramos de fuerte pendiente, destinada a facilitar la detención de vehículos con insuficiencias en su sistema de frenado.

Mediana: Franja longitudinal situada entre dos calzadas, no destinada a la circulación.

Nivel de servicio: Medida cualitativa, descriptiva de las condiciones de circulación de una corriente de tráfico. Generalmente se describe en función de ciertos factores como la velocidad, el tiempo de recorrido, la libertad de maniobra, las interrupciones de tráfico, la comodidad y conveniencia, y la seguridad.

Nudo viario (abreviadamente nudo): Zona en la que concurren dos o más vías, pudiéndose pasar al menos de una a otra. Se clasifican en intersecciones y enlaces.

Plataforma: Zona de la carretera destinada al uso de los vehículos, formada por la calzada, la mediana, los arcones y las bermas afirmadas.

Ramal: En un enlace, vía que conecta dos carreteras para permitir pasar de una a otra.

Terraplén: Parte de la explanación situada sobre el terreno original.

Tramo: Cualquier porción de una carretera comprendida entre dos secciones transversales cualesquiera.

Variante de población: Obra en una carretera que afecta a su trazado y como consecuencia de la cual se evita o sustituye el tránsito por un lugar poblado.

Variante de trazado: Obra en una carretera que cambia su trazado en planta o alzado.

Vía de giro: En una intersección, tramo de calzada que sirve para que circulen los vehículos que pasan de una carretera a otra o realizan un cambio de sentido.

Vía colectora-distribuidora: Calzada con sentido único de circulación, sensiblemente paralela al tronco de una carretera y contigua a él, aunque separada físicamente, cuyo objeto es independizar de dicho tronco las zonas de conflicto que se originan entre conexiones consecutivas muy próximas. En ningún caso sirve a las propiedades o edificios colindantes. Por sus características, la vía colectora-distribuidora es un elemento funcional de la carretera, si bien a efectos de su diseño y explotación tendrá la consideración de carretera.

Vía de servicio: Vía sensiblemente paralela a una carretera, respecto de la cual tiene carácter secundario, conectada a ella solamente en algunos puntos, y que sirve a las propiedades o edificios contiguos. Puede tener uno o dos sentidos de circulación.

Vía urbana: Cualquiera de las que componen la red interior de comunicaciones de una población, excepto las travesías que no hayan sido sustituidas por una variante de población.

Definiciones que se encuentran en el artículo 3 del Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español, y que no figuran en el TRLTSV.

Mercancías peligrosas: Aquellas materias y objetos cuyo transporte por carretera está prohibido o autorizado exclusivamente bajo las condiciones establecidas en el ADR o en otras disposiciones específicas.

Transporte: El realizado en vehículos automóviles, que circulen sin camino de rodadura fijo, por toda clase de vías terrestres urbanas o interurbanas, de carácter público, y asimismo de carácter privado, cuando el transporte que en los mismos se realice sea público.

Están consideradas como operaciones de transporte las actividades de carga, descarga de las mercancías en los vehículos y la transferencia entre modos de transporte, así como las paradas y estacionamientos que se realicen por las circunstancias del transporte.

Expedidor: La persona física o jurídica por cuya orden y cuenta se realiza el envío de la mercancía peligrosa, para el cual se realiza el transporte, figurando como tal en la carta de porte.

Transportista: La persona física o jurídica que asume la obligación de realizar el transporte, contando a tal fin con su propia organización empresarial.

Cargador-descargador: La persona física o jurídica que efectúa o bajo cuya responsabilidad se realizan las operaciones de carga y descarga de la mercancía.

Vehículo: Medio de transporte dotado de motor, destinado a ser utilizado en carretera, esté completo o incompleto, que tenga por lo menos cuatro ruedas y alcance una velocidad máxima de diseño superior a 25 kilómetros por hora, así como cualquier remolque o semirremolque cuando transporten mercancías peligrosas, con excepción de los vehículos que circulen sobre raíles, la maquinaria móvil y los tractores forestales y agrícolas que no alcancen una velocidad de diseño superior a 40 kilómetros por hora.

ADR: el Acuerdo europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera, celebrado en Ginebra el 30 de septiembre de 1957, en su versión enmendada.

Definiciones que figuran en la Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras de la Red de Carreteras del Estado (Orden FOM/3053/2008).

Reductores de velocidad: Son dispositivos colocados sobre la superficie de rodadura, cuya finalidad es la de mantener unas velocidades de circulación reducidas a lo largo de ciertos tramos de vía.

Los reductores de velocidad (RDV), más comúnmente utilizados, se clasifican, atendiendo a su geometría, en los siguientes tipos:

Paso peatonal sobreelevado (reductor trapezoidal). Estos dispositivos cumplen la función de pasos peatonales, situándose su rasante a un nivel ligeramente superior al del firme. A efectos legales le son de aplicación las disposiciones vigentes relativas tanto a pasos de peatones como a reductores de velocidad.

El perfil longitudinal del reductor de velocidad trapezoidal comprende una zona sobreelevada y dos partes en pendiente, llamadas rampas, formando un trapecio

Reductores de velocidad de lomo de asno. Son dispositivos de sección transversal de segmento circular.

Bandas transversales de alerta. Son unos dispositivos modificadores de la superficie de rodadura de la calzada, cuyo objetivo es transmitir al conductor la necesidad de extremar la atención en su aproximación a un tramo en el que existe un riesgo vial superior al percibido subjetivamente, empleando para ello la transmisión de vibraciones o ruidos derivados de su acción sobre el sistema de suspensión y amortiguación del vehículo.

Otras definiciones contenidas en la ordenanza municipal¹¹³¹ tipo de la FEMP, reguladora del tráfico, sus aspectos de movilidad, su impacto ambiental y la seguridad vial

1) Bandas Transversales y Resaltos (BTR):

Almohada. Elevación ligera del perfil de la calzada en su zona central cuyo fin es la reducción de la velocidad de circulación de los vehículos de cuatro ruedas ligeros, cuyo ancho sea inferior a la dimensión del dispositivo y que permita el paso de vehículos de dos ruedas o autobuses. Está indicada su utilización para calles con rutas de autobuses o tráfico de ciclistas, vehículos a los que la travesía de un lomo o de una mini meseta resulta especialmente molesta. (Anexo I. Ficha núm. 1-BTR).

Lomo¹¹³² o resalto de calzada. Elevación ligera del perfil transversal de la calzada con el fin de inducir a los conductores a una velocidad más reducida, de sección sinusoidal. Se utilizarán preferentemente en áreas aisladas, evitando su uso en áreas especialmente sensibles al ruido, excepto en casos que se garantice su inocuidad al respecto, por el empleo de materiales o medidas especiales (Anexo I. Ficha núm. 2-BTR).

Mini meseta o resalto de calzada. – Elevación ligera del perfil transversal de la calzada con el fin de inducir a los conductores a una velocidad más reducida, de sección trapezoidal. Como norma se utilizará en las proximidades de entradas a puertas, mesetas, cambios de la trayectoria de la progresión normal de las corrientes vehiculares, en la zona de aproximación a cruces e intersecciones donde se aplicaron medidas de calmado del tráfico, como preaviso al resalto peatonal (paso peatonal elevado sobre la calzada), o en las proximidades de zonas de mucha afluencia peatonal. (Anexo I. Ficha núm. 3-BTR).

Resalto peatonal. Es un paso de peatones elevado sobre la calzada normalmente a cota del acerado y cuyo perfil longitudinal es trapezoidal, materializándose las marcas viales del paso peatonal encima de la meseta, con dos partes en pendientes, llamadas rampas, formando un

¹¹³¹ El 07.02.2023 los medios informan que el Tribunal Superior de Justicia de Asturias anuló la Ordenanza Municipal de Movilidad de Gijón declarándola nula de pleno derecho al carecer de memoria económica.

¹¹³² En algunos países iberoamericanos se denomina "lomada".

trapezio. Se recomienda su utilización en todos los cruces de calzada, intersecciones o tramos de vías con visibilidad donde se requiera una protección especial para las corrientes peatonales, como: centros escolares, mercados, centros deportivos, parques, zonas comerciales y de ocios etc. Y en todos aquellos lugares que por sus circunstancias se acuerde aplicar la política de antes seguridad que fluidez. (Anexo I. Ficha núm. 4-BTR).

Bandas de Alerta de Sección Sinusoidal. Son franjas transversales reductoras de velocidad, cuyo objetivo es advertir a los conductores con antelación la conveniencia de reducir la velocidad para eludir que el dispositivo transmita vibraciones o ruido derivados de su acción sobre el sistema de amortiguación y dirección del vehículo. Serán elementos homologados no permanentes, utilizándose temporalmente en aquellos lugares que por cuestiones circunstanciales en materia de seguridad vial y circulación así se estime oportuno autorizar. Se recomiendan su uso en vías donde la velocidad genérica es igual o inferior a 50 Km/h y no tenga un paso de vehículos pesados excesivo, siendo útiles también como elemento de preaviso para advertir la necesidad de reducciones inmediatas de velocidad cuando desde las vías de la red principal se transita hacia una zona donde se limita la velocidad bruscamente como en: ramales de salidas de vías interurbanas a vial urbano, entrada a zonas de obras, entrada a puertas de zona con medidas de calmado de tráfico, etc. (Anexo I. Ficha núm. 5-BTR).

Bandas Sonoras. Consiste en grupos de bandas transversales a la calzada, que mediante pequeñas elevaciones (de 1,3 cm. a 1,5 cm. de alto) o cambios en el color o textura del pavimento sirven para alertar a los conductores y reducir su velocidad.

Pueden ser:

- a) Bandas sonoras “INTERMITENTES”,** para anunciar o advertir una disminución de velocidad. Utilizando bandas uniformes (ver ficha núm. 5-BTR) de longitud 0,50 metros, o a tresbolillo¹¹³³ también de 0,50 metros (medido en paralelo al eje longitudinal de la calzada), con un ancho (transversal al eje de la calzada) igual al ancho de la zona de rodadura (con separación entre cada banda de < 1m).
- b) Bandas Sonoras “CONTINUAS”** que obliga a mantener una velocidad constante en un tramo concreto de la vía (longitud = al tramo de velocidad constante). En este caso solo se utilizará el modelo a tresbolillo (Anexo I. Ficha núm. 5-BTR). A lo ancho y largo del tramo que se pretende mantener velocidad constante se aplicaría dichos elementos.
- c)** Para bandas anchas aisladas pueden tener una superficie de 3 a 6 metros (distribución a tresbolillo) separadas por una longitud entre juegos de (de <30 m).
- d)** El material deberá ser asfáltico o termoplástico para vías cuya banda de rodadura sea asfalto, pudiéndose utilizar en calles, barrios o urbanizaciones, adoquines de hormigón o ladrillos o material de características similares al tratamiento de la zona de rodadura.
- e)** No se debe instalar en aquellos lugares con sensibilidad al ruido, excepto en los casos en que se garantice su inocuidad al respecto, por el empleo de materiales, formas o medidas especiales. (Anexo I. Ficha núm. 5-BTR).

2. Elementos de Ordenación Estructural (EOE):

Glorieta Área 30. Son rotondas que requieren elementos verticales en la isla central que disminuya la visibilidad a través de ella, siendo el radio interior (R2) mayor que la mitad de la

¹¹³³ Filas en paralelo, dejando una banda enfrente del hueco de la situada en la otra fila.

anchura de la calzada (R1). Se recomienda su uso en cruces e intersecciones donde una de las causas de accidentalidad viene dada por la prioridad de paso y velocidad excesiva, o por causa de bajar la intensidad o disminución de costes de mantenimiento y vigilancia. No se recomienda la combinación de este tipo de medida con presencia de cruce de peatones con semáforos ni donde exista presencia de línea de transporte. (Anexo II. Ficha núm. 1-EOE).

Mini-glorieta. Son intersecciones o cruces con sentido giratorio obligatorio con un islote central “rotonda” que tiene un diámetro igual al ancho de la calzada medido en el comienzo de la zona de franqueo. Toda su superficie o parte de ella se puede construir para ser pisada o montada por vehículos de mayores dimensiones que los turismos. Esta infraestructura contribuye a disminuir las velocidades en el inicio de la zona de franqueo de cruces e intersecciones, obligando a los usuarios a modificar su trayectoria, y estrechando su campo de visibilidad libre de obstáculo. Se recomienda su implantación sólo en vías urbanas en las que la velocidad en la zona de aproximación esté en un intervalo mínimo 30 Km/h y un máximo de 50 Km/h. (Anexo II. Ficha núm. 2-EOE).

Meseta. Elevación ligera del perfil transversal de la calzada en un tramo significativo de la vía, en general en las intersecciones o cruces, con el fin de señalar la presencia de una singularidad del itinerario e inducir la reducción de la velocidad de los vehículos. Está recomendado su uso en cruces, intersecciones, tramos de vías o entrada a “puertas”, cuando se conceda a la jerarquía peatonal prioridad con relación a los demás usuarios. (Anexo I. Ficha núm. 3-EOE).

Estrechamiento. Son cambios puntuales que se realizan en un tramo de la vía para producir una alteración al movimiento de “progresión normal”, rompiendo las perspectivas reforzando el efecto reductor de velocidad del vehículo mediante instalación de: medianas o refugios peatonales en el centro de la calzada, lenguas, orejas de acerado en calzada, elevación ligera de la rasante o cambios en la textura y el color del pavimento. El estrechamiento puntual se puede establecer en uno o en los dos lados de la calzada. Su uso más frecuente deberá ser como zona de transición situada en la zona de aproximación de una “puerta”, meseta, o resalto peatonal. Para conseguir la reducción de la velocidad se deberá implantar estrechamientos cada 30 o 40 metros, siendo el límite máximo 50 metros. (Anexo II. Ficha núm. 4-EOE).

Zigzag o chicanes. Cambio brusco en la alineación horizontal de la calzada, diseñado para inducir velocidades moderadas de la circulación, forzando o interrumpiendo la progresión normal de las corrientes vehiculares obligando al cambio de trayectoria de la progresión normal de las corrientes vehiculares. Los elementos que configuran el zigzag deberán ser cuadrangulares permitiendo el ancho de calzada los giros de los vehículos que se autoricen a circular por dichas vías (Anexo II. Ficha núm. 5-EOE).

Puerta. Entrada o acceso a un área de calmado del tráfico, en la que se señala con elementos estructurales y de señalización el cambio en la normativa del uso de la vía, que a partir de ella se debe de cumplir. Su presencia en el viario anuncia la entrada a una zona singular de barrio, urbanizaciones residenciales etc., donde se ha ordenado los elementos estructurales y de señalización de tal forma, que los usuarios que acceden deban cambiar su forma de conducir y de circular. Puede materializarse como una puerta semiótica, por cambio del color o textura del pavimento, ajardinamiento, mobiliario urbano, etc. Se recomienda su utilización especialmente en las entradas de las zonas con calmado del tráfico o tramos de vías donde se establezcan velocidades iguales o inferiores a 20 km/h. Las puertas se deben retranquear mínimo 5 metros y máximo 20 metros, evitando retención del tráfico producida por los vehículos que acceden a ellas. (Anexo II. Ficha núm. 6-EOE).

Barrera. Son resaltos a lo ancho del viario con textura diferente que insinúa, al igual que la puerta, una entrada a una zona acotada a ciertos tráficos, anunciando otras normas en cuanto a la circulación y uso de la vía. (Anexo II. Ficha núm. 6-EOE).

Fondo de saco. Construcción de elementos estructurales que obligan a invertir el sentido de la marcha a determinados tipos de vehículos. Obligan a invertir el sentido de la marcha a determinados tipos de vehículos (Anexo II. Ficha núm. 7-EOE).

Diagonal. – Elemento estructural construido en intersecciones que obliga al tráfico al giro sin cruce de trayectoria, facilitando a través de dicho elemento el paso de vehículos de emergencias o bicicletas. Las diagonales transforman los cambios de dirección en una progresión normal en curva de las corrientes vehiculares (cruce a la indonesa), permitiendo solo a ciertos usuarios, como bicicletas y vehículos de urgencias atravesarlas. (Anexo II. Ficha núm. 8-EOE)

Categorías de vehículos que figuran en el Reglamento (UE) Núm. 168/2013 del Parlamento europeo y del Consejo de 15 de enero de 2013 relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos

a) vehículo de categoría L1e (vehículo de motor de dos ruedas ligero), que se divide en las subcategorías siguientes:

- i) vehículo L1e-A (ciclo de motor).**
- ii) vehículo L1e-B (ciclomotor de dos ruedas).**

b) vehículo de categoría L2e (ciclomotor de tres ruedas), que se divide en las subcategorías siguientes:

- i) vehículo L2e-P (ciclomotor de tres ruedas concebido para el transporte de pasajeros),**
- ii) vehículo L2e-U (ciclomotor de tres ruedas concebido para el transporte de mercancías).**

c) vehículo de categoría L3e (motocicleta de dos ruedas), que se divide en las subcategorías siguientes según:

- i) las prestaciones de la motocicleta,** que se divide, a su vez, en las subcategorías siguientes:
 - **vehículo L3e-A1 (motocicleta de prestaciones bajas),**
 - **vehículo L3e-A2 (motocicleta de prestaciones medias),**
 - **vehículo L3e-A3 (motocicleta de prestaciones altas),**
- ii) usos especiales:**
 - **motocicleta enduro L3e-A1E, L3e-A2E o L3e-A3E,**
 - **motocicleta trial L3e-A1T, L3e-A2T o L3e-A3T;**

d) vehículo de categoría L4e (motocicleta de dos ruedas con sidecar).

e) vehículo de categoría L5e (triciclo de motor), que se divide en las subcategorías siguientes:

- i) vehículo L5e-A (triciclo),** vehículo concebido principalmente para el transporte de pasajeros,
- ii) vehículo L5e-B (triciclo comercial),** triciclo concebido exclusivamente para el transporte de mercancías;

f) vehículo de categoría L6e (cuatriciclo ligero), que se divide en las subcategorías siguientes:

i) vehículo L6e-A (cuatriciclo ligero para carretera),

ii) vehículo L6e-B (cuatrimóvil ligero), que se divide en las subcategorías siguientes:

- **vehículo L6e-BU (cuatrimóvil ligero para el transporte de mercancías):** vehículo concebido exclusivamente para el transporte de mercancías,
- **vehículo L6e-BP (cuatrimóvil ligero para el transporte de pasajeros):** vehículo concebido principalmente para el transporte de pasajeros;

g) vehículo de categoría L7e (cuatriciclo pesado), que se divide en las subcategorías siguientes:

i) vehículo L7e-A (quad pesado para carretera), que se divide en las subcategorías siguientes:

- **L7e-A1: quad para carretera A1,**
- **L7e-A2: quad para carretera A2,**

ii) vehículo L7e-B (quad todo terreno pesado), que se divide en las subcategorías siguientes:

- **L7e-B1: quad todo terreno,**
- **L7e-B2: buggy con asientos yuxtapuestos (side-by-side),**

iii) vehículo L7e-C (cuatrimóvil pesado), que se divide en las subcategorías siguientes:

- **vehículo L7e-CU: (cuatrimóvil pesado para el transporte de mercancías)** vehículo concebido exclusivamente para el transporte de mercancías,
- **vehículo L7e-CP: (cuatrimóvil pesado para el transporte de pasajeros)** vehículo concebido principalmente para el transporte de pasajeros.

Categorías de vehículos que figuran en el Reglamento (UE) nº 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de febrero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos agrícolas o forestales, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos.

Categorías de vehículos

A los efectos del presente Reglamento, se aplicarán las siguientes categorías de vehículos:

1) "Categoría T":

todos los tractores de ruedas; cada categoría de tractor descrita en los puntos 2 a 8 llevará además al final una letra "a" o "b", según la velocidad para la que se haya diseñado:

- a) "a" en el caso de los tractores de ruedas con una velocidad máxima de fabricación inferior o igual a 40 km/h;
- b) "b" en el caso de los tractores de ruedas con una velocidad máxima de fabricación superior a 40 km/h.

2) "Categoría T1": tractores de ruedas con una vía mínima del eje más cercano al conductor superior o igual a 1150 mm, una masa en vacío, y en marcha, superior a 600 kg, y una altura libre sobre el suelo inferior o igual a 1000 mm.

3) "Categoría T2": tractores de ruedas con una vía mínima inferior a 1150 mm, una masa en vacío, y en marcha, superior a 600 kg, y una altura libre sobre el suelo menor o igual a 600 mm; si el valor de la altura del centro de gravedad del tractor (medido en relación con el suelo) dividido por la media de las vías mínimas de cada eje sea superior a 0,90, la velocidad máxima de fábrica se limitará a 30 km/h.

4) "Categoría T3": tractores de ruedas con una masa en vacío, y en marcha, inferior o igual a 600 kg.

5) "Categoría T4": tractores de ruedas especializados.

6) "Categoría T4.1" (tractores zancudos): tractores diseñados para trabajar cultivos altos y en hileras, como la viña. Se caracterizan por tener el bastidor o una parte del bastidor sobreelevados, de forma que pueden circular paralelamente a las hileras de cultivo con las ruedas derechas e izquierdas a un lado y a otro de una o varias hileras. Están diseñados para transportar o accionar aperos situados en la parte delantera, entre los ejes, en la parte trasera o sobre una plataforma. Cuando el tractor está en posición de trabajo, la distancia libre hasta el suelo, medida en el plano vertical de las hileras de cultivo, es superior a 1000 mm. Cuando el valor de la altura del centro de gravedad del tractor (medido en relación con el suelo y utilizando neumáticos montados normalmente) dividido por la media de las vías mínimas del conjunto de los ejes sea superior a 0,90, la velocidad máxima de fabricación no deberá superar los 30 km/h.

7) "Categoría T4.2" (tractores de gran anchura): tractores que se caracterizan por sus grandes dimensiones y están destinados especialmente a trabajar en grandes superficies agrícolas.

8) "Categoría T4.3" (tractores con distancia mínima al suelo reducida): tractores con cuatro ruedas motrices, cuyos equipos intercambiables están destinados a usos agrícolas o forestales y que se caracterizan por el bastidor, están equipados con una o más tomas de fuerza, tienen una masa técnicamente admisible que no supera las 10 toneladas y en los que la relación entre dicha masa y la masa máxima en vacío en marcha es inferior a 2,5, y cuyo centro de gravedad, medido desde el suelo y utilizando neumáticos montados normalmente, es inferior a 850 mm.

9) "Categoría C": Tractores de orugas, desplazados por orugas o por una combinación de ruedas y orugas, cuyas subcategorías se definen por analogía con la categoría T.

10) "Categoría R":

remolques; cada categoría de tractor descrita en los puntos 11 a 14 llevará al final una letra "a" o "b", según la velocidad para la que se haya diseñado:

a) "a" en el caso de los remolques diseñados para una velocidad inferior o igual a 40 km/h;

b) "b" en el caso de los remolques diseñados para una velocidad superior a 40 km/h.

11) "Categoría R1": remolques en los que la suma de las masas técnicamente admisibles por eje es inferior o igual a 1500 kg.

12) "Categoría R2": remolques en los que la suma de las masas técnicamente admisibles por eje es superior a 1500 kg e inferior o igual a 3500 kg.

13) "Categoría R3": remolques en los que la suma de las masas técnicamente admisibles por eje es superior a 3500 kg e inferior o igual a 21000 kg.

14) "Categoría R4": remolques en los que la suma de las masas técnicamente admisibles por eje es superior a 21000 kg.

15) "Categoría S":

equipos intercambiables remolcados.

En cada categoría de equipos intercambiables remolcados se añadirá al final la letra "a" o "b", según la velocidad para la que se haya diseñado:

a) "a" en el caso de los equipos intercambiables remolcados diseñados para una velocidad inferior o igual a 40 km/h;

b) "b" en el caso de los equipos intercambiables remolcados diseñados para una velocidad superior a 40 km/h.

16) "Categoría S1": equipos intercambiables remolcados en los que la suma de las masas técnicamente admisibles por eje es inferior o igual a 3500 kg.

17) "Categoría S2": equipos intercambiables remolcados en los que la suma de las masas técnicamente admisibles por eje es superior a 3500 kg.

Definiciones que figuran en el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos

3. Vehículos especiales

Autocaravana | SA | Vehículo de categoría M que incluya una zona habitable con el equipo mínimo siguiente: a) asientos y mesa; b) lugar para dormir (que puede consistir en asientos convertibles); c) equipo para cocinar; d) armarios.

Este equipo estará fijado firmemente en la zona habitable.

No obstante, la mesa podrá ser diseñada para poder quitarse con facilidad.

Vehículo blindado | SB | Vehículo con blindaje antibalas destinado a la protección de las personas y mercancías transportadas.

Ambulancia | SC | Vehículo de categoría M destinado al transporte de enfermos o heridos y equipado especialmente para ese fin.

Coche fúnebre | SD | Vehículo de categoría M destinado al transporte de difuntos y equipado especialmente para tal fin.

Vehículo accesible en silla de ruedas | SH | Vehículo de categoría M1 fabricado o transformado de forma específica para que puedan viajar en él una o varias personas sentadas en sillas de ruedas.

Caravana | SE | Todo vehículo de categoría O tal como se define en el apartado 3.2.1.3 de la Norma internacional ISO 3833: 1977.

Grúa móvil | SF | Vehículo de categoría N3 no destinado al transporte de mercancías y provisto de una grúa cuyo momento de elevación sea igual o superior a 400 kNm¹¹³⁴.

Grupo especial | SG | Vehículo especial que no entre dentro de ninguna de las definiciones de la presente parte.

Remolque convertidor | SJ | Vehículo de categoría O equipado con un acoplamiento de quinta rueda destinado a sostener un semirremolque para convertirlo en remolque.

Remolque de transporte de cargas excepcionales | SK | Vehículo de categoría O4 destinado a transportar cargas indivisibles y sujeto a restricciones de velocidad y de circulación debido a sus dimensiones. Esta denominación engloba también los remolques hidráulicos modulares, independientemente del número de módulos.

Vehículo de motor para el transporte de cargas excepcionales | SL | Vehículo tractor de carretera o tractocamión de categoría N3 que cumpla la totalidad de los requisitos siguientes: a) tener más de dos ejes y que al menos la mitad de ellos (o dos ejes en el caso de un vehículo de tres ejes y tres ejes en el caso de un vehículo de cinco ejes) estén diseñados para ser accionados simultáneamente, independientemente de que sea posible desembragar un eje motor; b) estar diseñado para remolcar e impulsar remolques de transporte de cargas excepcionales de la categoría O4; c) contar con un motor de una potencia mínima de 350 kW, y d) poder estar equipado con un dispositivo adicional de acoplamiento delantero para masas pesadas remolcables.

Portador multiequipo | SM | Vehículo todoterreno de la categoría N (definida en el punto 2.3) diseñado y fabricado para remolcar, impulsar, llevar y accionar determinado equipo intercambiable, a) con un mínimo de dos zonas de instalación para este equipo; b) con conexiones normalizadas, mecánicas, hidráulicas y/o eléctricas (por ejemplo, una toma de fuerza) para suministrar energía al mencionado equipo y accionarlo, y c) que cumple la definición del apartado 3.1.4 (vehículo especial) de la norma internacional ISO 3833:1977.

Si el vehículo cuenta con una plataforma auxiliar de carga, su longitud máxima no será superior a: a) 1,4 veces el ancho de vía delantero o trasero del vehículo, el que sea mayor, en el caso de los vehículos de dos ejes, o b) 2,0 veces el ancho de vía delantero o trasero del vehículo, el que sea mayor, en el caso de vehículos de más de dos ejes.

Categorías de vehículos que figuran en el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos

A efectos del presente Reglamento, se aplicarán las siguientes categorías de vehículos:

- a) categoría M**, que comprende los vehículos de motor diseñados y fabricados principalmente para el transporte de pasajeros y su equipaje, dividida en:
 - i) categoría M1**: vehículos de motor que tengan, como máximo, ocho plazas de asiento además de la del conductor, sin espacio para pasajeros de pie, independientemente de que el número de plazas de asiento se limite o no a la plaza de asiento del conductor,

¹¹³⁴ Newton metro es una unidad de medida de esfuerzo de torsión (también llamado «momento» o «par motor») en el Sistema Internacional de Unidades.

ii) **categoría M2:** vehículos de motor que tengan más de ocho plazas de asiento además de la del conductor y cuya masa máxima no sea superior a 5 toneladas, independientemente de que dichos vehículos de motor tengan o no espacio para pasajeros de pie, y

iii) **categoría M3:** vehículos de motor que tengan más de ocho plazas de asiento además de la del conductor y cuya masa máxima sea superior a 5 toneladas, independientemente de que dichos vehículos de motor tengan o no espacio para pasajeros de pie;

b) **categoría N,** que comprende los vehículos de motor diseñados y fabricados principalmente para el transporte de mercancías, dividida en:

i) **categoría N1:** vehículos de motor cuya masa máxima no sea superior a 3,5 toneladas,

ii) **categoría N2:** vehículos de motor cuya masa máxima sea superior a 3,5 toneladas, pero no supere las 12 toneladas, y

iii) **categoría N3:** vehículos de motor cuya masa máxima sea superior a 12 toneladas;

c) **categoría O,** que comprende los remolques, dividida en:

i) **categoría O1:** remolques cuya masa máxima no sea superior a 0,75 toneladas,

ii) **categoría O2:** remolques cuya masa máxima sea superior a 0,75 toneladas, pero no supere las 3,5 toneladas,

iii) **categoría O3:** remolques cuya masa máxima sea superior a 3,5 toneladas, pero no supere las 10 toneladas, y

iv) **categoría O4:** remolques cuya masa máxima sea superior a 10 toneladas.

Definiciones contenidas en el Reglamento nº 60 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU) — Prescripciones uniformes relativas a la homologación de ciclomotores y motocicletas de dos ruedas en lo que concierne a los mandos accionados por el conductor, incluida la identificación de los mandos, luces testigo e indicadores («DOUE» núm. 95, de 31 de marzo de 2004),

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

«**Homologación de un vehículo**», la homologación de un tipo de vehículo en lo que concierne a los mandos accionados por el conductor, en caso de que dichos mandos estén instalados, y a su identificación. 15

«**Tipo de vehículo**», categoría de vehículos de motor que no se diferencian entre sí respecto al acondicionamiento en aspectos que puedan afectar al funcionamiento o posición de los mandos accionados por el conductor.

«**Vehículo**», un ciclomotor de dos ruedas o una motocicleta de dos ruedas, tal como se definen en el punto 2.1.1 o en el punto 2.1.3 de la Resolución consolidada sobre la construcción de vehículos (R.E.3) (1).

«**Mando**», las partes o los dispositivos de un vehículo directamente accionados por el conductor que produzcan cambios en el estado o el funcionamiento del vehículo o de cualquiera de sus partes.

«**Dispositivo**», un elemento o conjunto de elementos utilizados para llevar a cabo una o varias funciones.

«**Manillar**», cualquier parte de la barra o barras conectadas a la cabeza de horquilla (cabeza de dirección) mediante las cuales se dirige el vehículo.

«**Parte derecha del manillar**», parte del manillar que, cuando este se encuentra en la posición correspondiente al movimiento hacia adelante, queda a la derecha del plano longitudinal medio del vehículo.

«**Parte izquierda del manillar**», parte del manillar que, cuando este se encuentra en la posición correspondiente al movimiento hacia adelante, queda a la izquierda del plano longitudinal medio del vehículo.

«**Parte delantera del manillar**» parte del manillar que se encuentra en la parte más alejada del conductor sentado en posición de conducción.

«**Empuñadura**», aquella parte del manillar más lejana del centro por la que el conductor sujeta el manillar.

«**Empuñadura giratoria**», empuñadura por la que se acciona algún mecanismo de funcionamiento del vehículo, que el conductor del vehículo puede hacer girar en torno al manillar.

«**Cuadro**», parte del marco, chasis o bastidor del vehículo en la que está fijado el motor, la transmisión, o el conjunto motor-transmisión.

«**Parte izquierda del cuadro**», parte del cuadro que, al situarse en la posición correspondiente al movimiento hacia adelante, queda a la izquierda del plano longitudinal medio del vehículo.

«**Parte derecha del cuadro**», parte del cuadro que, al situarse en la posición correspondiente al movimiento hacia adelante, queda a la derecha del plano longitudinal medio del vehículo.

«**Palanca**», dispositivo formado por un brazo que gira sobre un punto de apoyo mediante el cual se acciona algún mecanismo de funcionamiento del vehículo.

«**Palanca de mano**», palanca accionada por la mano del conductor.

«**Palanca de pie**», palanca accionada por contacto entre el pie del conductor y un espolón que sobresale del brazo de la palanca.

«**Pedal**», palanca accionada por contacto entre el pie del conductor y una zona de apoyo para el pie situada sobre la misma de manera que permita ejercer presión sobre el brazo de la palanca.

«**Pedales de propulsión**», dispositivos vinculados a algún tipo de transmisión que pueden utilizarse para propulsar un ciclomotor.

«**Balancín**», palanca, cuyo punto de apoyo se halla en su centro o cerca del mismo, que cuenta con una zona de apoyo o espolón para el pie en cada extremo y que se acciona mediante contacto entre el pie del conductor y dichas zonas de apoyo o espolones.

«**En el sentido de las agujas del reloj**», dirección de rotación alrededor del eje de la pieza de que se trate, que sigue el movimiento de las agujas de un reloj vista desde el lado superior o exterior de dicha pieza.

«En el sentido contrario a las agujas del reloj» significa lo contrario.

«**Freno de servicio combinado**», sistema de funcionamiento (por acción hidráulica, mecánica o ambas) por el que entran en funcionamiento, al menos parcialmente, los frenos delanteros y traseros mediante la utilización de un solo mando.

«**Indicador**», dispositivo que proporciona una información relativa al funcionamiento o a la situación de un sistema o de una parte de un sistema, por ejemplo, el nivel de un fluido.

«**Luz testigo**», una señal óptica que indica la puesta en marcha de un dispositivo, un funcionamiento o un estado correcto o defectuoso, o la no entrada en funcionamiento.

«**Símbolo**», dibujo que permite identificar un mando, una luz testigo o un indicador.

«**Avisador óptico**», un faro cuyo haz puede lanzar destellos para emitir señales a los vehículos que vienen en sentido contrario o a los que van delante, por ejemplo, cuando un vehículo está a punto de adelantar a otro más lento que esté situado delante.

«**Adyacente**», respecto a un símbolo que identifique un mando, una luz testigo o un indicador, significa que el símbolo está muy cerca del mando, la luz testigo o el indicador y que no hay ningún otro mando, luz testigo, indicador, símbolo de identificación o fuente de iluminación entre el símbolo de identificación y el mando, la luz testigo o el indicador identificados por dicho símbolo.

«**Espacio común**»: zona en la que puede mostrarse más de una luz testigo, indicador, símbolo de identificación u otro mensaje, pero no simultáneamente.

Definiciones en el Reglamento (UE) Núm. 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de enero de 2013 relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos

«**motor de encendido por compresión**» o «**motor CI**»: el motor de combustión que funciona con arreglo a los principios del ciclo de «Diesel».

«**motor de encendido por chispa**» o «**motor PI**»: el motor de combustión que funciona con arreglo a los principios del ciclo «Otto».

«**vehículo híbrido**»: el vehículo de motor con al menos dos convertidores de energía diferentes y dos sistemas de almacenamiento de energía diferentes (en el vehículo) con fines de propulsión del vehículo.

«**vehículo eléctrico híbrido**»: el vehículo que, con fines de propulsión mecánica, se alimente de las dos fuentes siguientes de energía o potencia acumulada instaladas en él:

a) un combustible fungible;

b) una batería, un condensador, un volante de inercia o generador o cualquier otro dispositivo de acumulación de energía o potencia eléctrica.

La presente definición incluye el vehículo cuya fuente de energía procede de un combustible fungible únicamente con el fin de recargar el dispositivo de acumulación de energía o potencia eléctrica.

«**propulsión**»: un motor de combustión, un motor eléctrico, cualquier aplicación híbrida o una combinación de estos tipos de motores o cualquier otro tipo de motor.

«**cilindrada**»:

- a) en el caso de los motores de émbolos alternativos, el volumen nominal de los cilindros;
- b) en el caso de los motores de émbolo rotatorio (Wankel), el doble del volumen nominal de los cilindros.

«**ruedas gemelas**»: dos ruedas montadas sobre el mismo eje, a las que se considera como si fueran una sola rueda, en las cuales la distancia entre los centros de las superficies de contacto de estas ruedas con el suelo es igual o inferior a 460 mm.

«**motor de combustión interna**»: motor térmico en el que las cámaras de combustión y expansión están físicamente separadas y en el que el fluido motor interno se calienta mediante combustión en una fuente exterior; el calor generado por la combustión externa hace que el fluido motor interno se expanda y actúe sobre el mecanismo del motor, produciendo movimiento y trabajo útil.

«**GLP**»: gas licuado de petróleo compuesto de propano y butano licuados por almacenamiento bajo presión.

«**gas natural**»: gas natural con un contenido de metano muy alto.

«**biodiesel**»: combustible diésel obtenido a partir de aceite vegetal o grasa animal consistente en alquilésteres de cadena larga y producido de forma sostenible.

«**vehículo eléctrico puro**»: un vehículo propulsado por:

- a) un sistema consistente en uno o más dispositivos de acumulación de energía eléctrica, uno o más dispositivos de acondicionamiento de la energía eléctrica y uno o más aparatos eléctricos que convierten la energía eléctrica acumulada en energía mecánica que se transmite a las ruedas para la propulsión del vehículo.
- b) un sistema de propulsión eléctrica auxiliar montado en un vehículo diseñado para funcionar a pedal.

«**vehículo con pila de combustible de hidrógeno**»: vehículo propulsado mediante una célula de combustible que convierte la energía química del hidrógeno en energía eléctrica para la propulsión del vehículo;

Otras definiciones de interés que figuran en la norma 8.1-IC señalización vertical de la Instrucción de Carreteras.

Cartel: está constituido por un conjunto de lamas (de 175 mm de altura) que forman la placa en la que están inscritos los símbolos o leyendas de una señal.

Subcartel: es cada una de las partes, con orla independiente, en las que se divide un cartel.

Flecha: es el cartel cuya placa termina lateralmente en una punta direccional.

Pórtico: es una estructura formada por un dintel y apoyada a ambos lados de la plataforma, que sirve para soportar los carteles.

Banderola: es una estructura en forma de ménsula apoyada a un solo lado de la plataforma, que sirve para soportar los carteles.

Definición que figura en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Área urbanizada: superficie del territorio que reúna los requisitos establecidos en la legislación urbanística aplicable para ser clasificada como suelo urbano o urbanizado y siempre que se encuentre ya integrada, de manera legal y efectiva, en la red de dotaciones y servicios propios de los núcleos de población. Se entenderá que así ocurre cuando las parcelas, estando o no edificadas, cuenten con las dotaciones y los servicios requeridos por la legislación urbanística o puedan llegar a contar con ellos sin otras obras que las de conexión a las instalaciones en funcionamiento.

Definiciones de interés que figuran Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.

Contaminación acústica: presencia en el ambiente de ruidos o vibraciones, cualquiera que sea el emisor acústico que los origine, que impliquen molestia, riesgo o daño para las personas, para el desarrollo de sus actividades o para los bienes de cualquier naturaleza, o que causen efectos significativos sobre el medio ambiente

Emisor acústico: cualquier actividad, infraestructura, equipo, maquinaria o comportamiento que genere contaminación acústica.

Gran eje viario: cualquier carretera con un tráfico superior a 3 millones de vehículos por año.

Zonas de servidumbre acústica: sectores del territorio delimitados en los mapas de ruido, en los que las inmisiones podrán superar los objetivos de calidad acústica aplicables a las correspondientes áreas acústicas y donde se podrán establecer restricciones para determinados usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones, con la finalidad de, al menos, cumplir los valores límites de inmisión establecidos para aquéllos.

Zonas tranquilas en las aglomeraciones: los espacios en los que no se supere un valor, a fijar por el Gobierno, de un determinado índice acústico.

Definiciones contenidas en la Ley 8/2003, de 24 de abril, de sanidad animal.

Animales de compañía: los animales que tenga en su poder el hombre, siempre que su tenencia no tenga como destino su consumo o el aprovechamiento de sus producciones, o no se lleve a cabo, en general, con fines comerciales o lucrativos.

Animales domésticos: aquellos animales de compañía pertenecientes a especies que críe y posea tradicional y habitualmente el hombre, con el fin de vivir en domesticidad en el hogar, así como los de acompañamiento, conducción y ayuda de personas ciegas o con deficiencia visual grave o severa.

Definiciones contenidas en la Instrucción de la DGT15/V-113 sobre autorización de pruebas o ensayos de investigación realizados con vehículos de conducción automatizada en vías abiertas al tráfico en general.

Vehículo autónomo. Todo vehículo con capacidad motriz equipado con tecnología que permita su manejo o conducción sin precisar la forma activa de control o supervisión de un conductor, tanto si dicha tecnología autónoma estuviera activada o desactivada, de forma permanente o temporal. A estos efectos, no tendrá consideración de tecnología autónoma aquellos sistemas de seguridad activa o de ayuda a la conducción incluida como equipamiento de los vehículos que para su manejo o conducción sí requieran necesariamente control o supervisión humana activa.

Modo convencional: modalidad de conducción de un vehículo autónomo en la que la tecnología autónoma está desactivada y su conducción o manejo debe efectuarse mediante el control activo de un conductor.

Modo autónomo¹¹³⁵: modalidad de conducción consistente en el manejo o conducción del vehículo autónomo sin el control activo de un conductor cuando su tecnología autónoma está activada.

Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

Definiciones de los principales indicadores estadísticos del Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico

A los efectos de la elaboración de las estadísticas resultantes de la información recogida en el **Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico** y en otras fuentes, se definen a continuación los principales indicadores:

1. Referidos a la gravedad de los accidentes:

1.1 «Accidente de tráfico con víctimas»: Accidente que reúne las circunstancias descritas en el punto 1 del anexo II.A).

1.2 «Accidente de tráfico mortal»: Accidente de tráfico con víctimas cuando, al menos, una de ellas resulte fallecida, según lo dispuesto en el punto 2.1.

1.3 «Accidente de tráfico grave»: Accidente de tráfico con víctimas no definido como accidente de tráfico mortal en el que, al menos, una de las personas implicadas resulte herida con hospitalización superior a las veinticuatro horas, según lo dispuesto en el punto 2.2.

2. Referidos a la gravedad de las lesiones:

2.1 «Fallecido»: Toda persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, fallece en el acto o dentro de los siguientes treinta días, lo que se determinará utilizando las bases de datos de mortalidad disponibles. Se excluirán los casos confirmados de muertes naturales o en los que existan indicios de suicidio.

¹¹³⁵ El problema surge cuando los agentes tienen que obligar, por algún motivo, al vehículo a detenerse. Tienen que comunicarse con la empresa que lo gestiona para que de forma remota lo dirija a donde desean los agentes. También la tecnología actual no permite actuar a estos vehículos en zonas de obras.

2.2 «Herido con hospitalización superior a veinticuatro horas»: Toda persona que conste en el Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico como tal, según se define en el punto 1.b) del anexo II.B), siempre que no le sea aplicable la definición de fallecido establecida en el punto 2.1.

2.3 «Herido con asistencia sanitaria igual o inferior a veinticuatro horas»: Toda persona que conste en el Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico como tal, según se define en el punto 1.c) del anexo II.B), siempre que no le sean aplicables las definiciones de los puntos 2.1 y 2.2.

Definiciones contenidas en el Real Decreto 866/2010, de 2 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos.

Artículo 3. Definiciones.

A los efectos previstos en el presente real decreto, se entiende por:

1. Homologación de tipo: Procedimiento mediante el cual un Estado miembro certifica que un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente cumple las correspondientes disposiciones administrativas y requisitos técnicos pertinentes.

2. Homologación de tipo nacional: Procedimiento de homologación de tipo establecido por la legislación nacional de un Estado miembro; la validez de dicha homologación queda limitada al territorio de ese Estado miembro.

3. Homologación de tipo CE: Procedimiento mediante el cual un Estado miembro certifica que un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente cumple las correspondientes disposiciones administrativas y requisitos técnicos de las Directivas 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, (**derogada por el Reglamento 2018/858**), por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas y componentes y unidades técnicas independientes destinadas a dichos vehículos; 2003/37/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, (**derogada por el Reglamento 167/2013**), relativa a la homologación de los tractores agrícolas o forestales, de sus remolques y de su maquinaria intercambiable remolcada, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas de dichos vehículos, y por la que se deroga la Directiva 74/150/CEE; 2002/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo del 2002, (**derogada por el Reglamento UE 168/2013**) relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos y tres ruedas y por la que se deroga la Directiva 92/61/CEE del Consejo, y de los actos reglamentarios enumerados en los anexos de las referidas Directivas.

4. Homologación individual: Procedimiento por el cual un Estado miembro certifica que un vehículo en particular, ya sea singular o no, cumple las disposiciones administrativas y requisitos técnicos establecidos en la legislación aplicable.

5. Homologación de tipo multifásico: Procedimiento mediante el cual un tipo de vehículo incompleto o completado cumple las correspondientes disposiciones administrativas y requisitos técnicos establecidos en la legislación aplicable.

6. Vehículo de base: Todo vehículo que se utiliza en la fase inicial de un proceso de homologación de tipo multifásico.

7. Vehículo incompleto: Todo vehículo que deba pasar por lo menos por una fase más para ser completado y cumplir los requisitos técnicos pertinentes establecidos en la legislación aplicable.

8. Vehículo completado: El vehículo, producto del procedimiento de homologación de tipo multifásico, que cumpla los requisitos técnicos establecidos en la legislación aplicable.

9. Vehículo completo: Todo vehículo que no necesita ser completado para satisfacer los requisitos técnicos pertinentes establecidos en la legislación aplicable.

10. Actos reglamentarios: Una directiva particular, un reglamento (CE) o un reglamento CEPE/ONU anexo al Acuerdo revisado de 1958 relativo a la adopción de prescripciones técnicas para los vehículos de ruedas, el equipo y piezas que pueden montarse y/o usarse en los vehículos de ruedas y las condiciones para el reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas en base a estas prescripciones.

11. Fabricante: La persona u organismo responsable ante la autoridad de homologación de todos los aspectos del proceso de homologación o de autorización, y de garantizar la conformidad de la producción. No es esencial que la persona u organismo participe directamente en todas las fases de la fabricación de un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente sujeta al proceso de homologación.

12. Representante del fabricante: Toda persona física o jurídica establecida en la Unión Europea, debidamente designada por el fabricante para que le represente ante las autoridades competentes y para que actúe en su nombre. Cuando se hace referencia al término «fabricante» ha de entenderse que se indica tanto el fabricante como su representante.

13. Autoridad de homologación: La autoridad con competencias en todos los aspectos de la homologación de un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente o de la homologación individual de un vehículo, del proceso de autorización, de la emisión y, en su caso, retirada de certificados de homologación, así como para actuar como punto de contacto con las autoridades de homologación de los demás Estados miembros, para designar los servicios técnicos y garantizar que el fabricante cumple sus obligaciones sobre conformidad de la producción. En la actualidad, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

14. Servicio técnico: La entidad designada por la autoridad de homologación como laboratorio para llevar a cabo ensayos de homologación o como entidad de evaluación de la conformidad para llevar a cabo la inspección inicial y otros ensayos o inspecciones en nombre de la autoridad de homologación, siendo posible que el propio organismo competente lleve a cabo esas funciones.

15. Servicio técnico de reformas: La entidad designada por la autoridad de homologación española como laboratorio para llevar a cabo informes de las reformas tipificadas en el presente real decreto y, en su caso, los ensayos previstos en los actos reglamentarios afectados por la/s reforma/s.

16. Taller: Entidad debidamente inscrita en el registro oficial de talleres de reparación de vehículos correspondiente. En España, registro especial de talleres de reparación de vehículos automóviles y de sus equipos y componentes, regulado por la reglamentación aplicable. A los efectos del presente real decreto también tendrán la consideración de taller las instalaciones de los fabricantes de vehículos cuando intervengan en la ejecución de las reformas en el ámbito que se determine en el Registro de fabricantes y firmas autorizadas del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

17. Estación de Inspección Técnica de Vehículos (ITV): Las instalaciones que tienen por objeto la ejecución material de las inspecciones técnicas que, de acuerdo con el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, y demás normas aplicables, deban hacerse en los vehículos y sus componentes y accesorios, y que estén habilitadas por el órgano competente de la Comunidad Autónoma del territorio donde estén radicadas.

18. Reforma de vehículo: Toda modificación, sustitución, actuación, incorporación o supresión efectuada en un vehículo después de su matriculación y en remolques ligeros después de ser autorizados a circular, que o bien cambia alguna de las características del mismo, o es susceptible

de alterar los requisitos reglamentariamente aplicables contenidos en el Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio. Este término incluye cualquier actuación que implique alguna modificación de los datos que figuran en la tarjeta de ITV del vehículo.

19. Vehículo: Todo vehículo a motor y sus remolques, incluidos los vehículos especiales.

20. Manual de Reformas de Vehículos: Documento elaborado por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio en colaboración con los órganos competentes en materia de ITV de las comunidades autónomas, que establece las descripciones de las reformas tipificadas, su codificación y la documentación precisa para su tramitación. Este manual estará disponible para consulta de los solicitantes de una reforma en todas las estaciones de ITV. El manual será actualizado cuando se modifique la tipificación de las reformas o los criterios reglamentarios en materia de vehículos, tanto de carácter nacional como de la Unión Europea.

21. Vehículo de la misma categoría o tipo: Aquellos vehículos que no presentan entre sí diferencias por las que deban considerarse de distinta categoría o tipo, según se definen en las CE **(derogada por el Reglamento 2018/858)**, 2003/37/CE **(derogada por el Reglamento 167/2013)** o 2002/24/CE **(derogada por el Reglamento UE 168/2013)**, o en el real decreto de homologación nacional de tipo.

22. Conjunto funcional: Conjunto de sistemas, partes o piezas autorizado por la autoridad de homologación, destinado a cumplir una función determinada en uno o varios vehículos del mismo o de diferentes tipos o categorías y que afectan a una o varias funciones de las incluidas en el anexo I del presente real decreto.

23. Proyecto técnico: Conjunto de documentos, redactado por técnico competente, que tiene por objeto la definición y la valoración de las características de un producto, obra o instalación, que se requieren en función de su fin o destino.

24. Certificación final de obra: El acto por el que en forma de documento se da la conformidad por parte de un técnico de las obras y/o instalaciones realizadas según proyecto.

25. Certificado del taller: El documento que acredita la ejecución de una determinada actuación de un taller sobre un vehículo determinado.

Definiciones contenidas en el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.

A los efectos únicamente de la aplicación de este real decreto, se entenderá por:

- a) «Vehículo»,** todo vehículo de motor, o su remolque, que no circule sobre raíles.
- b) «Vehículo de motor»,** todo vehículo de ruedas provisto de un motor que se mueva por sus propios medios.
- c) «Vehículos de dos o tres ruedas»,** todo vehículo de dos ruedas provisto de un motor, con o sin sidecar, así como los triciclos y los cuadriciclos.
- d) "Vehículo histórico",** vehículo clasificado como tal por la Administración por reunir todas las condiciones exigidas en el Reglamento de Vehículos Históricos.
- e) «Inspección técnica de vehículos o inspección ITV»,** inspección de conformidad con el anexo I encaminada a la comprobación que un vehículo es apto para su utilización en la vía pública por ser

conforme con las características de seguridad y de protección del medio ambiente exigidas y obligatorias.

f) «Órgano de supervisión»: un órgano o conjunto de órganos que es responsable de la supervisión de las estaciones ITV o centros de inspección técnica.

Definición contenida en la Nota de Procedimiento elaborada por la Administración Tributaria para el reconocimiento del derecho a la aplicación del tipo de IVA del 4% en la adquisición o adaptación de vehículos a motor que deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida.

Persona con movilidad reducida: Toda persona cuya movilidad se encuentra limitada debido a una incapacidad física (sensorial o motriz), una deficiencia intelectual, edad o cualquier otra causa de discapacidad manifiesta para utilizar un medio de transporte y cuya situación requiera atención especial o adaptación de los servicios disponibles habitualmente a los pasajeros en general.

Definiciones sobre cinemómetros y etilómetros que figuran en el Informe del centro español de metrología a la fiscalía de seguridad vial sobre cinemómetros y etilómetros evidenciales, de abril de 2021.

Certificado de conformidad. Documento emitido por un organismo notificado o de control metrológico, en relación con un instrumento o sistema de medida declarando que éste es conforme con los requisitos esenciales comunes y específicos, establecidos en la regulación metrológica que le sea aplicable para su comercialización y puesta en servicio. (Real Decreto 244/2016, de 3 de junio, por el que se desarrolla la Ley 32/2014, de 22 de diciembre, de Metrología, art. 2 d)

Certificado de ensayo. Documento emitido por un laboratorio que recoge los resultados obtenidos de los ensayos y exámenes realizados a un instrumento de medida. Estos pueden utilizarse para evaluar su conformidad con los requisitos establecidos en la reglamentación específica que le sea aplicable.

Certificado de verificación. Documento emitido por un organismo autorizado de verificación metrológica, en relación con un instrumento o sistema de medida declarando que éste es conforme con los requisitos establecidos en la regulación específica que le sea aplicable, este certificado podrá ser de verificación periódica o de verificación después de reparación en función de la actuación realizada. (Real Decreto 244/2016, de 3 de junio, art. 2 e).

Control metrológico del Estado. De conformidad con la normativa de la Unión Europea y con las resoluciones de la Organización Internacional de Metrología Legal, el control metrológico del Estado es el conjunto de actividades que contribuyen a garantizar la certeza y corrección del resultado de las mediciones, regulando las características que deben tener los instrumentos, medios, materiales de referencia, sistemas de medida y programas informáticos relacionados con la medición; los procedimientos adecuados para su utilización, mantenimiento, evaluación y verificación; así como la tipología y obligaciones de los agentes intervinientes. (Ley 32/2014, de 22 de diciembre, de Metrología, art. 7).

Error (de medida). Resultado de una medición menos un valor verdadero de la magnitud del mesurando. (VIM, 2.16)

Error máximo permitido (emp). Valor extremo del error de medida, con respecto a un valor de referencia conocido, permitido por especificaciones o reglamentaciones, para una medición, instrumento o sistema de medida dado. (VIM, 4.26).

Examen de tipo. El examen de tipo es la parte de un procedimiento de evaluación de la conformidad mediante la cual un organismo, examina el diseño técnico de un instrumento de medida y verifica y da fe de que su diseño técnico cumple los requisitos establecidos en el Real Decreto 244/2016, de 3 de junio, que le sean de aplicación. (Real Decreto 244/2016, de 3 de junio, anexo I. 5).

Cuando el modelo cumple los requisitos de la regulación metrológica aplicable al instrumento de medida, el organismo entrega al fabricante un certificado de examen de tipo.

Mensurando. Magnitud que se desea medir. (VIM, 2.3). (Ejemplo: velocidad de un vehículo de circulación a motor, concentración de alcohol)

Módulo F: Conformidad con el tipo basada en la verificación del producto.- La conformidad con el tipo basada en la verificación del producto es la parte de un procedimiento de evaluación de la conformidad mediante la cual el fabricante cumple las obligaciones establecidas en lo relativo a fabricación, marcado de conformidad y declaración de conformidad, y garantiza y declara, bajo su exclusiva responsabilidad, que los instrumentos sometidos a verificación son conformes con el tipo descrito en el certificado de examen de tipo y satisfacen los requisitos aplicables en el Real Decreto 244/2016, de 3 de junio. (Real Decreto 244/2016, de 3 de junio, anexo I. 13).

Definiciones que figuran en la Orden ICT/155/2020, de 7 de febrero, por la que se regula el control metrológico del Estado de determinados instrumentos de medida.

En función de su tipo de instalación y a efectos de considerar los errores máximos permitidos, los cinemómetros pueden ser:

- i. Fijos**, cuando van instalados sobre emplazamientos permanentes y funcionan de forma autónoma sin la presencia de un operador;
- ii. estáticos**, cuando van instalados de forma no permanente sobre un emplazamiento inmóvil, al menos, durante la realización de la medición y con la intervención del operador, presencial o remoto;
- iii. móviles**, cuando van instalados firmemente sobre un vehículo y realizan mediciones con este en movimiento, teniendo en cuenta su propia velocidad. Estos también pueden realizar mediciones con el vehículo parado, en este caso se consideran estáticos.

Definición que figura en el Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos.

Tarjeta de ITV: documento que describe a una unidad de vehículo que se pretende poner en circulación, por lo tanto, en ella deberán figurar exclusivamente las características que corresponden al vehículo documentado incluyendo los equipos opcionales de que dispone por haber sido equipado con ellos por el fabricante del mismo, y que están incluidos en su homologación de tipo.

Definición contenida en el Instrumento de Ratificación del Convenio sobre la Ley aplicable en materia de Accidentes de Circulación por carretera, hecho en La Haya el 4 de mayo de 1971.

Por **accidente de circulación por carretera** a los fines del presente Convenio se entenderá todo accidente en que intervengan uno o más vehículos, automotores o no, y que esté ligado a la circulación por la vía pública, en un espacio abierto al público o en un espacio no público, pero abierto a un determinado número de personas con derecho de acceso al mismo.

Definiciones que figuran en el Convenio de Ginebra sobre la circulación vial, de 19 de septiembre de 1949

Circulación internacional: toda circulación que implique el paso de una frontera por lo menos.

Carretera: toda vía pública abierta a la circulación de vehículos.

Calzada: Parte de la carretera normalmente utilizada para la circulación de vehículos.

Vía: significa cada una de las subdivisiones de la calzada que tenga una anchura suficiente para permitir la circulación de una hilera de vehículos.

Conductor: toda persona que conduzca un vehículo (inclusive bicicleta) o guíe animales de tiro, carga, o silla, o rebaños por una carretera, o que tenga o su cargo la conducción o control efectivo de los mismos.

Vehículo automotor: todo vehículo provisto de un dispositivo mecánico de autopropulsión, utilizado normalmente para el transporte de personas o mercancías por carretera y que no marche sobre rieles o conectado a un conductor eléctrico. Los Estados que estén obligados por el anexo 1 excluirán de esta definición a las bicicletas con motor auxiliar del tipo descrito en dicho anexo.

Vehículo articulado: todo vehículo automotor seguido de un remolque sin eje delantero y unido al vehículo tractor de tal manera que una parte del remolque descansa sobre el vehículo tractor, y éste soporte una parte considerable del peso del remolque. Tal remolque se denomina “semi-remolque”.

Remolque: todo vehículo destinado a ser arrastrado por un automóvil.

Bicicleta: todo velocípedo provisto de un dispositivo mecánico de autopropulsión. Los Estados que estén obligados por el anexo I, incluirán también en esta definición las bicicletas con motor auxiliar del tipo descrito en dicho anexo.

Peso en carga de un vehículo: el peso del vehículo y de su carga, estando el vehículo detenido y en orden de marcha, incluido el peso del conductor y de cualesquiera otras personas transportadas al mismo tiempo;

Carga máxima: el peso de la carga declarado permisible por la autoridad competente del país donde esté matriculado el vehículo; y,

Peso máximo autorizado: el peso del vehículo y de la carga máxima cuando aquél está en orden de marcha.

Definiciones contenidas en la Convención de Viena sobre la circulación vial de 1968, algunas modificadas por el acuerdo europeo de 1971 que complementa la Convención.

Un vehículo está en “circulación internacional” por el territorio de un Estado, cuando:

- i) pertenece a una persona física o jurídica que tiene su residencia normal fuera de este Estado;
- ii) no está matriculado en este Estado, y
- iii) ha sido importado en él temporalmente.

quedando, sin embargo, libre toda Parte Contratante para negarse a considerar como si estuviera en “circulación internacional” todo vehículo que hubiera permanecido en su territorio durante más de un año sin interrupción importante, cuya duración puede ser fijada por esa Parte Contratante.

Un conjunto de vehículos está en “circulación internacional”, cuando uno por lo menos de los vehículos del conjunto se ajusta a esta definición.

Poblado: un espacio cuyos accesos y salidas están especialmente señalizados como tales.

Zona residencial: un espacio especialmente designado en el que se aplican normas de tráfico especiales y cuyos accesos y salidas están debidamente señalizados.

Vía: la superficie completa de todo camino o calle abierto a la circulación pública.

Calzada: la parte de la vía normalmente utilizada para la circulación de vehículos; una vía puede comprender varias calzadas separadas claramente entre sí, especialmente por una franja divisoria o una diferencia de nivel.

Borde de la calzada: significa, para los demás usuarios de la vía, la orilla del resto de la calzada, en las calzadas en que haya uno o varios carriles o pistas laterales reservados a la circulación de ciertos vehículos.

Carril: una cualquiera de las bandas longitudinales en las que puede estar subdividida la calzada, materializadas o no por marcas viales longitudinales, pero que tengan una anchura suficiente para permitir la circulación de una fila de automóviles que no sean motocicletas.

Carril para ciclistas: una parte de la calzada reservada a los ciclistas. Un carril para ciclistas deberá estar separado del resto de la calzada por marcas longitudinales en el pavimento.

Pista para ciclistas: una vía independiente o una parte independiente de una vía reservada a los ciclistas y señalizada como tal. Una pista para ciclistas deberá estar separada de otras vías o de otras partes de la misma vía mediante elementos estructurales.

Encrucijada: todo cruce a nivel, empalme o bifurcación de vías, incluidas las plazas formadas por tales cruces, empalmes o bifurcaciones.

Paso a nivel: todo cruce a nivel entre una vía y una línea de ferrocarril o de tranvía con plataforma independiente.

Autopista: una vía que ha sido especialmente concebida y construida para la circulación de automóviles, a la que no tienen acceso las fincas colindantes y que:

i) Salvo en determinados lugares o con carácter temporal, tiene calzadas distintas para la circulación en cada uno de los dos sentidos, separadas entre sí por una franja divisoria no destinada a la circulación o, en casos excepcionales, por otros medios;

ii) No cruza a nivel ninguna vía ni línea de ferrocarril o de tranvía, ni senda y

iii) Está especialmente señalizada como autopista.

Se considera que **un vehículo está:**

i) **Parado:** cuando está inmovilizado durante el tiempo necesario para tomar o dejar personas, o cargar o descargar cosas;

ii) **Estacionado:** cuando está inmovilizado por una razón distinta de la necesidad de evitar un conflicto con otro usuario de la vía o una colisión con un obstáculo, o la de obedecer los preceptos de los reglamentos de circulación, y su inmovilización no se limita al tiempo necesario para tomar o dejar personas, o cargar o descargar cosas.

Sin embargo, las Partes Contratantes podrán considerar como “parado” todo vehículo inmovilizado en las condiciones definidas en el inciso ii) del presente apartado, si la duración de su inmovilización no excede de un período fijado por la legislación nacional, y considerar como “estacionado” todo vehículo inmovilizado en las condiciones definidas en el inciso i) del presente apartado, si la duración de su inmovilización excede de un período fijado por la legislación nacional;

Ciclo: todo vehículo de dos ruedas por lo menos, accionado exclusivamente por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan, en particular mediante pedales o manivelas.

Ciclomotor: todo vehículo de dos o tres ruedas provisto de un motor térmico de propulsión cuya cilindrada no exceda de 50 cm³ y cuya velocidad máxima por construcción no exceda de 50 km (30 millas) por hora, pudiendo no obstante toda Parte Contratante, en su legislación nacional, no considerar como ciclomotores los vehículos que no tengan las características de los ciclos en cuanto a sus posibilidades de empleo, especialmente la característica de poder ser movidos por pedales, o cuya velocidad máxima por construcción, o cuya masa o cuyas características de motor excedan de ciertos límites. Nada en la presente definición podrá interpretarse en el sentido de que

impida a las Partes Contratantes asimilar totalmente los ciclomotores a los ciclos para la aplicación de los preceptos de su legislación nacional sobre la circulación vial.

Motocicleta: todo vehículo de dos ruedas, con o sin sidecar, provisto de un motor de propulsión. Las Partes Contratantes podrán en su legislación nacional asimilar a las motocicletas los vehículos de tres ruedas cuya tara no exceda de 400 kg. El término “motocicleta” no incluye los ciclomotores; no obstante, las Partes Contratantes podrán, a condición de que hagan una declaración en ese sentido, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 54 de la presente Convención, asimilar los ciclomotores a las motocicletas a los efectos de la presente Convención.

Vehículo de motor: todo vehículo provisto de un motor de propulsión y que circule por una vía por sus propios medios, excepto los ciclomotores en el territorio de las Partes Contratantes que no los hayan asimilado a las motocicletas¹¹³⁶ y los vehículos que se desplacen sobre rieles.

Automóvil: todo vehículo de motor que sirva normalmente para el transporte vial de personas o de cosas o para la tracción vial de vehículos utilizados para el transporte de personas o de cosas. Este término comprende los trolebuses, es decir, los vehículos conectados a una línea eléctrica y que no circulan sobre rieles. No comprende vehículos, como los tractores agrícolas, cuya utilización para el transporte vial de personas o de cosas o para la tracción vial de vehículos utilizados para el transporte de personas o de cosas sea sólo ocasional.

Remolque: todo vehículo construido para ser arrastrado por un vehículo de motor; este término comprende los semirremolques.

Semirremolque: todo remolque construido para ser acoplado a un automóvil de tal manera que repose parcialmente sobre éste y que una parte sustancial de su masa y de su carga estén soportados por dicho automóvil.

Remolque ligero: todo remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg.

Conjunto de vehículos: un grupo de vehículos acoplados que participan en la circulación vial como una unidad.

Vehículo articulado: el conjunto de vehículos constituido por un automóvil y un semirremolque acoplado al mismo.

Conductor: toda persona que conduzca un vehículo, automóvil o de otro tipo (comprendidos los ciclos), o que por una vía guíe cabezas de ganado, solas o en rebaño, o animales de tiro, carga o silla.

Masa máxima autorizada: la masa máxima del vehículo cargado, declarado admisible por la autoridad competente del Estado donde el vehículo esté matriculado.

Tara: la masa del vehículo sin personal de servicio, pasajeros ni carga, pero con la totalidad de su carburante y utensilios normales de a bordo.

Masa en carga: la masa efectiva del vehículo y de su carga, incluida la masa del personal de servicio y de los pasajeros.

Lado de la circulación y correspondiente al lado de la circulación: significan la derecha cuando, según la legislación nacional, el conductor de un vehículo debe cruzarse con otro vehículo dejando a éste a su izquierda; en caso contrario, significa la izquierda.

¹¹³⁶ En España y en el Espacio Económico Europeo es de aplicación el Reglamento (UE) 168/2013 relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos que considera a los ciclomotores y a los ciclos de motor como vehículos de motor desde el 01.01.2016.

El hecho de estar los ciclos de motor, ciclomotores y motocicletas dentro de la categoría “L” del Reglamento (UE) 168/2013 (art. 3.68), permite respetar lo dispuesto en la Convención de Viena de 1968 de Circulación vial que señala en las definiciones del art. 1.n) que las Partes Contratantes pueden hacer una declaración asimilando los ciclomotores a las motocicletas.

Ceder el paso a otros vehículos: el conductor de un vehículo no debe continuar su marcha o su maniobra ni reemprenderlas, si con ello puede obligar a los conductores de otros vehículos a modificar bruscamente la dirección o la velocidad de los mismos.

Peatones: las personas que empujen o tiren de un cochecito para bebés, una silla para inválidos o cualquier otro vehículo pequeño sin motor o que empujen un ciclo o un ciclomotor y las personas discapacitadas que se desplacen en sillas de ruedas movidas por esas personas o que circulen a velocidad de paso humano;

Luz de carretera: la luz del vehículo destinada a alumbrar la vía hasta una gran distancia delante del vehículo.

Luz de cruce: la luz del vehículo destinada a alumbrar la vía, delante del vehículo, sin ocasionar deslumbramiento o molestias injustificadas a los conductores y otros usuarios de la vía que vengan en sentido contrario.

Luz de posición delantera: la luz del vehículo destinada a indicar la presencia y la anchura del vehículo visto de frente.

Luz de posición trasera: la luz del vehículo destinada a indicar la presencia y la anchura del vehículo visto por detrás.

Luz de frenado: la luz del vehículo destinada a indicar a los demás usuarios de la vía, que se hallen detrás del vehículo, que el conductor está aplicando el freno de servicio.

Luz de niebla delantera: la luz del vehículo destinada a aumentar la iluminación de la vía en caso de niebla espesa, nieve, lluvia intensa o condiciones similares.

Luz de niebla trasera: la luz utilizada para aumentar la visibilidad del vehículo desde atrás en caso de niebla espesa, nieve, lluvia intensa o condiciones similares.

Luz de marcha atrás: la luz del vehículo destinada a alumbrar la vía detrás del vehículo y advertir a los demás usuarios de la vía que el vehículo está efectuando o a punto de efectuar maniobra de marcha atrás.

Luz indicadora de dirección: la luz del vehículo destinada a indicar a los demás usuarios de la vía que el conductor tiene el propósito de cambiar de dirección hacia la derecha o hacia la izquierda.

Luz de estacionamiento: la luz utilizada para indicar la presencia de un vehículo estacionado; puede sustituir a las luces de posición delantera y trasera.

Luz de gálibo: la luz colocada cerca del límite exterior de la anchura total y lo más cerca posible de la parte más alta del vehículo con el fin de indicar claramente la anchura total. Esta señal sirve de complemento a las luces de posición en algunos automóviles y remolques haciendo destacar especialmente su tamaño.

Señal de advertencia de peligro: la señal emitida por el funcionamiento simultáneo de todas las luces indicadoras de dirección.

Luz lateral: la luz colocada en el costado destinada a indicar la presencia del vehículo visto de lado.

Luz especial de advertencia: la luz destinada a señalar los vehículos con preferencia de paso o un vehículo o grupo de vehículos cuya presencia en la vía requiera que los demás usuarios adopten precauciones especiales, en particular convoyes de vehículos, vehículos de tamaño excepcional y vehículos o equipo de construcción o mantenimiento de carreteras.

Dispositivo de alumbrado de la placa de matrícula posterior: un dispositivo que asegure la iluminación de la placa de matrícula posterior; podrá estar constituido por varios elementos ópticos.

Luz (de circulación) de día: una luz destinada a facilitar la percepción y la visibilidad durante el día de un vehículo en circulación visto de frente.

Dispositivo reflectante: un dispositivo destinado a indicar la presencia de un vehículo por el reflejo de la luz emanada de una fuente luminosa ajena a dicho vehículo.

Superficie iluminadora: la proyección ortogonal en un plano transversal vertical, de la superficie efectiva desde la cual se emite la luz. En el caso de un dispositivo reflectante, la superficie eficaz es la superficie visible de la unidad óptica del dispositivo.

Definiciones que figuran en el Reglamento (CE) núm. 998/2003 del parlamento europeo y del consejo de 26 de mayo de 2003 por el que se aprueban las normas zoosanitarias aplicables a los desplazamientos de animales de compañía sin ánimo comercial, y se modifica la Directiva 92/65/CEE del Consejo.

Animales de compañía: los animales de las especies incluidas en la lista que figura en el anexo I que acompañen a su propietario o a una persona física que se responsabilice de los mismos en nombre del propietario durante el desplazamiento, y que no se destinen a una operación de venta o de transmisión de propiedad.

Pasaporte: todo documento que permita identificar claramente al animal de compañía, que incluya las indicaciones que permitan comprobar su cumplimiento del presente Reglamento, que debe establecerse con arreglo al segundo párrafo del artículo 17.

Desplazamiento: todo movimiento de un animal de compañía entre Estados miembros, o su introducción o reintroducción en el territorio de la Comunidad procedente de un tercer país.

Definiciones contenidas en el Acuerdo europeo, de 15 de noviembre de 1975, sobre las principales vías de tráfico internacional.

Vía rápida. Es una vía reservada a la circulación automovilística, accesible sólo desde accesos o cruces reglamentados y en la que está especialmente prohibido detenerse o estacionar en la calzada.

Autopista. se entenderá una vía especialmente diseñada y construida para la circulación automovilística, que no tiene comunicación con las propiedades vecinas y que:

- i) salvo en puntos concretos o de manera temporal, está dotada, para los dos sentidos de circulación, de calzadas distintas separadas una de otra por medio de una franja de terreno no destinada a la circulación o, de forma excepcional, por otros medios;
- ii) no cruza a nivel otras vías de tráfico automovilístico, ni vías de ferrocarril o de tranvía, ni caminos para la circulación peatonal;
- iii) está especialmente señalizada como autopista.

Carretera convencional: Es aquella abierta a todas las categorías de usuarios y vehículos. Puede tener una calzada o calzadas separadas.

Definiciones de carreteras en función de la distribución competencial.

Estatales: las de interés general o cuya realización afecte a más de una CA (art. 149.1.24ª CE). Integran la denominada “Red de Carreteras del Estado” (art. 4.2 Ley de Carreteras).

Autonómicas: el itinerario se desarrolla íntegramente en el territorio de la CA” (art. 148.1.5ª CE).

Locales. Bajo la regulación de la legislación autonómica, su itinerario se desarrolla íntegramente en el territorio de una CA. Su gestión y conservación son a cargo del ente local. Son las carreteras de las Diputaciones provinciales o Cabildos insulares

Definiciones en relación con la nieve contenidas en la Resolución de 1 de junio de 2009, de la Dirección General de Tráfico, por la que se aprueba el Manual de Señalización Variable.

Colores de la nieve. Se establecen cuatro niveles de circulación asociados a estados de la calzada por la presencia de nieve.

- **Verde.** Significa prudencia. Comienza a nevar. Aunque la circulación no se ve afectada, conviene mostrarse extremar la prudencia... Se recomienda no sobrepasar la velocidad de 100 km/h en autopistas y autovías, y de 80 km/h en el resto de carreteras. Los camiones deben circular por el carril derecho y no pueden adelantar.
- **Amarillo.** Significa precaución. La calzada empieza a cubrirse de nieve. En este nivel no se permite circular a los camiones y vehículos articulados. Los turismos y autobuses no deberían rebasar la velocidad de 60 km/h.
- **Rojo.** Significa circulación muy difícil. La calzada se encuentra completamente cubierta de nieve. En esta situación, la circulación sólo es posible haciendo uso de las cadenas u otros dispositivos autorizados. La velocidad a la que, como máximo, se recomienda circular es de 30 km/h. No se permite la circulación de autobuses, camiones y vehículos articulados¹¹³⁷.
- **Negro.** Significa que la carretera está intransitable para cualquier tipo de vehículo y existe un claro riesgo de quedar inmovilizado por períodos prolongados de tiempo.

Definiciones sobre accidentes de trabajo contenidas en el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social

Accidente de trabajo: Se entiende por accidente de trabajo toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena.

Se consideran accidentes de trabajo:

- a) Los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo (**accidentes “in itinere”¹¹³⁸**).

¹¹³⁷ Esta redacción no impide circular a los trenes de carretera, es decir, a los vehículos de motor que llevan enganchado un remolque.

¹¹³⁸ Ls Sala de lo Social del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco, de fecha 6 de febrero de 2024 entendió que la incapacidad temporal causada por esta tras un accidente de tráfico al salir del trabajo para ir al médico derivaba de enfermedad común y no de accidente laboral.

La Sala explica que los elementos que la jurisprudencia exige para calificar un accidente como laboral “in itinere” son cuatro:

1. **Teleológico:** que la finalidad principal y directa del viaje esté determinada por el trabajo.
2. **Geográfico:** que el accidente se produzca en el trayecto habitual y normal que debe recorrerse desde el lugar de trabajo o viceversa.
3. **Cronológico:** que el accidente se produzca dentro del tiempo prudencial que normalmente se invierte en el trayecto y que el recorrido no se vea alterado por desviaciones o alteraciones temporales que no sean normales y obedezcan a motivos de interés particular.
4. **Idoneidad del medio:** que el trayecto se realice con medio normal del transporte, excluyendo entre otros, los supuestos de conducción infringiendo las normas circulatorias.

En el caso recurrido, el Superior se centra para resolver la controversia en el examen del requisito del elemento teleológico dado que los restantes aspectos que caracterizan el accidente “in itinere” no han sido discutidos.

b) Los que sufra el trabajador con ocasión o como consecuencia del desempeño de cargos electivos de carácter sindical, así como los ocurridos al ir o al volver del lugar en que se ejerciten las funciones propias de dichos cargos (incluye los **accidentes “en misión”**).

Definiciones contenidas en el Anexo III, Sección II del Reglamento General de Circulación referidas al régimen específico de circulación de convoyes y columnas militares, transportes especiales de material militar en vehículos pertenecientes al Ministerio de Defensa o al servicio de los Cuarteles Generales Militares Internacionales de la OTAN.

Columna militar: un grupo de vehículos que se mueven bajo un único jefe de columna por la misma ruta, al mismo tiempo y en la misma dirección. Las columnas pueden estar compuestas de varios elementos organizados que se denominan «convoyes o unidades de marcha».

Convoy: todo grupo de vehículos, constituido al menos por tres unidades, de las cuales dos serán los vehículos señalizadores de cabeza y cola. Estos vehículos de cabeza y cola deberán montar la señal V-2.

Definiciones que figuran en la Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras.

Área metropolitana: Zona urbana que engloba una ciudad central que da nombre al área y un conjunto de poblaciones satélites que pueden funcionar como ciudades dormitorio, industriales, comerciales y servicios.

Carretera de calzadas separadas: Es la que tiene calzadas diferenciadas para cada sentido de circulación, con una separación física entre ambas. Puede tener más de una calzada para cada sentido de circulación.

Carretera de calzada única: Es la que tiene una calzada para ambos sentidos de circulación, generalmente sin separación física. Puede tener, excepcionalmente, un sentido de circulación.

Carretera periurbana: Parte de una carretera cuya zona de dominio público es colindante por una margen con suelos clasificados por el planeamiento vigente como urbanizados (según Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.). A estos efectos, también tendrán la consideración de periurbano los tramos de cuatro kilómetros (4km) anteriores y posteriores a un tramo urbano de la misma carretera, cuando este tenga una longitud superior a un kilómetro (>1km).

Apartadero: Ensanche de la plataforma de la carretera destinado a permitir la detención o el estacionamiento temporal de los vehículos.

Gorjal: Corona anular que se sitúa en algunas glorietas entre la calzada anular y la isleta central, para que pueda ser pisada por vehículos de grandes dimensiones que, al girar, requieren un área mayor a la que necesita el resto de los vehículos.

“Debemos entender (...) que existe una conexión entre la atención médica y la salud laboral” y que el hecho de acudir al hospital antes de ir al domicilio por tener programada una cita médica “no rompe el nexo causal, y es que la salud guarda una relación directa con el ámbito del desarrollo laboral, y por ello, no podemos entender que sea considerada como una actividad privada desnuda de protección laboral, pues la salud de la trabajadora tiene trascendencia laboral y por ello entendemos que nos encontramos ante un accidente ‘in itinere’”, dice el TSJPV.

Lecho de frenado: Elemento paralelo a la plataforma o divergente de la misma, en tramos de fuerte y prolongada pendiente, destinado a facilitar la detención de vehículos con insuficiencias en su sistema de frenado.

Mediana¹¹³⁹: Franja longitudinal situada entre dos plataformas separadas con distinto sentido de circulación, no destinada a la circulación.

Nariz: Superficie de plataforma común a dos vías, comprendida entre la sección en que se separan las calzadas y la sección en la que se separan las plataformas.

Paso de mediana: Interrupción en la separación física entre los dos sentidos de circulación de una carretera de calzadas separadas, que facilita la comunicación entre ambas en casos singulares y de emergencia.

Rampa: Inclinación de una rasante ascendente en el sentido de avance.

Rasante: Línea de una vía considerada en su inclinación o paralelismo respecto del plano horizontal.

Definiciones que figuran en la Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera.

d) "trabajador móvil",¹¹⁴⁰ cualquier trabajador que forme parte del personal que se desplace, incluidos las personas en prácticas y los aprendices, que estén al servicio de una empresa que efectúe, por cuenta ajena o propia, servicios de transporte de viajeros o de mercancías por carretera;

e) "conductor autónomo"¹¹⁴¹, toda persona cuya actividad profesional principal consista en efectuar servicios de transporte de viajeros o de mercancías por carretera a cambio de una remuneración en el sentido de la legislación comunitaria y al amparo de una licencia comunitaria o de cualquier otra habilitación profesional para llevar a cabo los servicios de transportes mencionados, que esté habilitada para trabajar por cuenta propia y que no esté relacionada con un empresario mediante un contrato de trabajo o mediante cualquier otro tipo de relación laboral jerárquica, que es libre para organizar las actividades laborales pertinentes, cuyos ingresos dependan directamente de los beneficios realizados y que disponga de la libertad necesaria para mantener relaciones comerciales con varios clientes, ya sea individualmente o en colaboración con otros conductores autónomos.

Definiciones contenidas en el Reglamento (CE) núm. 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera.

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

¹¹³⁹ Su función principal es independizar el tráfico de uno y otro sentido con el objeto de evitar que se produzcan colisiones frontales.

En algunos países iberoamericanos se denomina "cantero" y cuando consiste simplemente en líneas continuas se denomina "cantero ficticio".

¹¹⁴⁰ Equivale a "trabajador por cuenta ajena"

¹¹⁴¹ Equivale a "trabajador por cuenta propia".

- a) «transporte por carretera»:** todo desplazamiento realizado total o parcialmente por una carretera abierta al público de un vehículo, vacío o con carga, destinado al transporte de viajeros o de mercancías;
- b) «vehículo»:** un vehículo de motor, un tractor, un remolque o un semirremolque o un conjunto de estos vehículos, tal como se definen dichos términos a continuación:
- **«vehículo de motor»:** todo vehículo provisto de un dispositivo de propulsión que circule por carretera por sus propios medios, distinto de los que se desplazan permanentemente sobre carriles, y destinado normalmente al transporte de viajeros o de mercancías,
 - **«tractor»:** todo vehículo provisto de un dispositivo de autopropulsión que circule por carretera, distinto de los que se desplazan permanentemente sobre carriles, y concebido especialmente para tirar de remolques, semirremolques, herramientas o máquinas, o para empujarlos o accionarlos,
 - **«remolque»:** todo vehículo de transporte destinado a ser enganchado a un vehículo de motor o a un tractor,
 - **«semirremolque»:** un remolque sin eje delantero, acoplado de forma que una parte importante de su peso y del peso de su carga sea soportada por el tractor o el vehículo de motor;
- c) «conductor»:** toda persona que conduzca el vehículo, incluso durante un corto período, o que esté a bordo de un vehículo como parte de sus obligaciones para conducirlo en caso de necesidad;
- d) «pausa»:** cualquier período durante el cual un conductor no pueda llevar a cabo ninguna actividad de conducción u otro trabajo y que sirva exclusivamente para su reposo;
- e) «otro trabajo»:** cualquier actividad definida como tiempo de trabajo con arreglo al artículo 3, letra a), de la Directiva 2002/15/CE, salvo la conducción, incluido cualquier trabajo para el mismo u otro empresario dentro o fuera del sector del transporte;
- f) «descanso»:** cualquier período ininterrumpido durante el cual un conductor pueda disponer libremente de su tiempo;
- g) «período de descanso diario»:** el período diario durante el cual un conductor puede disponer libremente de su tiempo, ya sea un «período de descanso diario normal» o un «período de descanso diario reducido»: — «período de descanso diario normal»: cualquier período de descanso de al menos 11 horas. Alternativamente, el período de descanso diario normal se podrá tomar en dos períodos, el primero de ellos de al menos tres horas ininterrumpidas y el segundo de al menos 9 horas ininterrumpidas, — «período de descanso diario reducido»: cualquier período de descanso de al menos 9 horas, pero inferior a 11 horas;
- h) «período de descanso semanal»:** el período semanal durante el cual un conductor puede disponer libremente de su tiempo, ya sea un «período de descanso semanal normal» o un «período de descanso semanal reducido»: — «período de descanso semanal normal»: cualquier período de descanso de al menos 45 horas, — «período de descanso semanal reducido»: cualquier período de descanso inferior a 45 horas que, sujeto a las condiciones establecidas en el artículo 8, apartado 6, se puede reducir hasta un mínimo de 24 horas consecutivas;
- i) «semana»:** el período de tiempo comprendido entre las 00.00 del lunes y las 24.00 del domingo;
- j) «tiempo de conducción»:** el tiempo que dura la actividad de conducción registrada: — automática o semiautomáticamente por un aparato de control tal como se define en el anexo I y

en el anexo IB del Reglamento (CEE) núm. 821/85, o — manualmente de conformidad con el artículo 16, apartado 2, del Reglamento (CEE) núm. 3821/85;

k) «tiempo diario de conducción»: el tiempo acumulado total de conducción entre el final de un período de descanso diario y el principio del siguiente período de descanso diario o entre un período de descanso diario y un período de descanso semanal;

l) «tiempo semanal de conducción»: el tiempo acumulado total de conducción durante una semana;

m) «masa máxima autorizada»: la masa máxima admisible del vehículo dispuesto para la marcha, incluida la carga útil;

n) «servicios regulares de viajeros»: los servicios nacionales e internacionales a los que se refiere el artículo 2 del Reglamento (CEE) núm. 684/92 del Consejo, de 16 de marzo de 1992, por el que se establecen normas comunes para los transportes internacionales de viajeros efectuados con autocares y autobuses;

o) «conducción en equipo»: la situación en la que, durante cualquier período de conducción entre cualesquiera dos períodos consecutivos de descanso diario, o entre un período de descanso diario y un período de descanso semanal, haya al menos dos conductores en el vehículo que participen en la conducción. Durante la primera hora de conducción en equipo, la presencia de otro conductor o conductores es optativa, pero durante el período restante es obligatoria;

p) «empresa de transporte»: cualquier persona física o jurídica, o cualquier asociación o grupo de personas sin personalidad jurídica, con o sin ánimo de lucro, o cualquier organismo oficial, tanto si tiene personalidad jurídica propia como si depende de una autoridad que tenga dicha personalidad, cuya actividad sea el transporte por carretera, que actúe por cuenta de otro o por cuenta propia;

q) «período de conducción»: el tiempo de conducción acumulado desde el momento en que un conductor empieza a conducir tras un período de descanso o una pausa hasta que toma un período de descanso o una pausa. El período de conducción puede ser continuado o interrumpido.

Definiciones contenidas en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

1. Cargador es quien contrata en nombre propio la realización de un transporte y frente al cual el porteador se obliga a efectuarlo.

2. Porteador es quien asume la obligación de realizar el transporte en nombre propio con independencia de que lo ejecute por sus propios medios o contrate su realización con otros sujetos.

3. Destinatario es la persona a quien el porteador ha de entregar las mercancías en el lugar de destino.

3. Destinatario es la persona a quien el porteador ha de entregar las mercancías en el lugar de destino.

4. Expedidor es el tercero que por cuenta del cargador haga entrega de las mercancías al transportista en el lugar de recepción de la mercancía.

Definiciones contenidas en la Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de marzo de 2015 por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial.

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- a) «vehículo»**, todo vehículo de motor, incluidas las motocicletas, utilizado normalmente para el transporte de personas o bienes por carretera.
- b) «Estado miembro de la infracción»**, el Estado miembro en el que se cometió la infracción.
- c) «Estado miembro de matriculación»**, el Estado miembro en el que está matriculado el vehículo con el que se cometió la infracción.
- d) «exceso de velocidad»¹¹⁴²**, la superación los límites de velocidad vigentes en el Estado miembro de la infracción para la vía o el tipo de vehículo de que se trate.
- e) «no utilización del cinturón de seguridad»**, el incumplimiento de la obligación de usar el cinturón de seguridad o de utilizar un dispositivo de retención para niños con arreglo a la Directiva 91/671/CEE del Consejo y al Derecho del Estado miembro de la infracción.
- f) «no detención ante un semáforo en rojo»**, la no detención ante un semáforo en rojo o cualquier otra señal de detención pertinente, según la define el Derecho del Estado miembro de la infracción.
- g) «conducción en estado de embriaguez»**, la conducción bajo los efectos del alcohol, según la define el Derecho del Estado miembro de la infracción.
- h) «conducción bajo los efectos de drogas»**, la conducción bajo los efectos de estupefacientes u otras sustancias con efectos similares, según la define el Derecho del Estado miembro de la infracción.
- i) «no utilización del casco de protección»**, la no utilización de un casco de protección, según la define el Derecho del Estado miembro de la infracción.
- j) «circulación por un carril prohibido»**, la utilización ilegal de una parte de la calzada, como el arcén, el carril reservado a los transportes públicos o un carril cerrado de manera temporal por motivos de congestión del tráfico o de obras públicas, según la define el Derecho del Estado miembro de la infracción.
- k) «utilización ilegal de un teléfono móvil o de cualquier otro dispositivo de comunicación durante la conducción»**, la utilización ilegal de un teléfono móvil o de cualquier otro dispositivo de comunicación durante la conducción, según la define el Derecho del Estado miembro de la infracción.
- l) «punto de contacto nacional»**, la autoridad competente designada para el intercambio de datos de matriculación de vehículos.

¹¹⁴² Estos excesos pueden ser enormes. El 26.09.2018 la policía austríaca detuvo a un conductor de esa nacionalidad que llegó a circular, sin permiso válido, por la autopista A1 de aquel país, a 338 km/h. La policía tuvo que provocar un atasco para poder detenerlo.

m) «búsqueda automatizada», un procedimiento de acceso en red para consultar las bases de datos de uno, varios o todos los Estados miembros o países participantes.

n) «titular del vehículo», la persona a cuyo nombre está matriculado el vehículo, según la define el Derecho del Estado miembro de matriculación.

Definiciones de las características funcionales de una vía que figuran en la aplicación ARENA destinada a tomar datos de los accidentes de tráfico.

Carreteras de calzada única: Son las que tienen una sola calzada para ambos sentidos de circulación, sin separación física, independientemente del número de carriles. **Carreteras de doble calzada:** Son las que tienen dos calzadas diferenciadas, con una separación entre ambas.

Carreteras de más de dos calzadas: Son las que tienen más de dos calzadas diferenciadas, con separaciones entre ellas.

Zona periurbana: Tramo de carretera que, sin discurrir por zona urbana, al menos uno de sus márgenes colinda con una zona urbanizada y en el que además existe una densidad de nudos o accesos superior a 1 nudo o acceso por kilómetro.

Dentro de esta categoría se incluirán las rondas o cinturones cuyo objeto es la circulación del tráfico urbano.

Circunvalación: Vía que rodea total o parcialmente una población, enlazando las que afluyen a ella para acceder a otras.

Calle residencial: Está regulada por las señales S-28 y S-29.

S-28. Calle residencial. Indica las zonas de circulación especialmente acondicionadas que están destinadas en primer lugar a los peatones y en las que se aplican las normas especiales de circulación siguientes: la velocidad máxima de los vehículos está fijada en 20 kilómetros por hora y los conductores deben conceder prioridad a los peatones. Los vehículos no pueden estacionarse más que en los lugares designados por señales o por marcas. Los peatones pueden utilizar toda la zona de circulación. Los juegos y los deportes están autorizados en ella. Los peatones no deben estorbar inútilmente a los conductores de vehículos.

S-29. Fin de calle residencial. Indica que se aplican de nuevo las normas generales de circulación.

Calle peatonal: Vías reservadas a la circulación de peatones. Excepcionalmente se permite el paso de vehículos de emergencias, de servicio público y de bicicletas.

Zona a 30: Está regulada por las señales S-30 y S-31.

S-30. Zona a 30. Indica la zona de circulación especialmente acondicionada que está destinada en primer lugar a los peatones. La velocidad máxima de los vehículos está fijada en 30 kilómetros por hora. Los peatones tienen prioridad.

S-31. Fin de zona a 30. Indica que se aplican de nuevo las normas generales de circulación.

Definiciones de accidentes:

Según el tipo de daños:

- **Daños personales**, en los sujetos del accidente, distinguiendo entre accidentes con heridos, o accidentes mortales, cuando se produce alguna muerte en plazo de 24 horas tras el accidente

- **Daños materiales** en las cosas.

Según el tipo de accidente:

Salida de la vía sin choque o colisión.

- **Ordinaria** si es a un mismo nivel.
- **Con precipitación** si es a otro inferior o superior.

Vuelco:

- **Parcial**, si alguna rueda toca suelo.
- **Lateral**, si está apoyado en uno de sus lados.
- **Total**, con todas las ruedas en el aire.
- **De campana**, si da vueltas sobre su parte anterior.
- **De tonel**, si las da transversalmente.

Choque: Un vehículo en movimiento colisiona contra uno estacionado o un elemento fijo de la vía.

Atropello: Una unidad de tráfico en movimiento contra otra manifiestamente más débil.

Colisión: Dos o más vehículos se contactan golpeándose en cualquiera de sus partes. A su vez se divide en:

Colisión de un único vehículo: Sucede cuando un vehículo golpea un objeto tal como un poste, un árbol, una piedra o un muro. En algunos casos puede implicar a peatones y otros usuarios de la vía. Este tipo de accidentes pueden ocasionar daños a los pasajeros, a los peatones y daños materiales, incluso considerable.

Embestida o colisión lateral (parte anterior de un vehículo golpea alguno de los laterales de otro)¹¹⁴³. Muy típicas en los cruces por no respetar el derecho de paso.

Topetazo o colisión frontal.

Alcance o colisión trasera¹¹⁴⁴: Parte anterior golpea la parte posterior. La falta de respeto a la distancia de seguridad es una de sus principales causas.

¹¹⁴³ A veces resulta muy difícil determinar la culpabilidad. Por ejemplo, uno de los conductores sostiene que la colisión se produjo mientras adelantaba reglamentariamente al vehículo que le precedía, momento en que éste realizó un giro a la izquierda sin señalizar la maniobra, mientras que el otro alega que sí señalizó la maniobra y que la colisión se produjo por no prestar el otro conductor la atención necesaria y además por no observar la distancia debida. Así, en un adelantamiento con colisión lateral uno de los conductores indica que el otro conductor al girar a la izquierda lo golpeó por no verlo mientras adelantaba

¹¹⁴⁴ No siempre tiene la culpa el conductor que golpea la parte de atrás de otro automóvil. Si el que va delante frena bruscamente sin ninguna razón o da marcha atrás, es posible que no se haya podido evitar el accidente por alcance. En estos casos, el conductor afectado debe buscar pruebas o testigos del accidente, aunque no es fácil poder demostrar la culpa o concurrencia de culpa del otro implicado. En el caso de que no funcionasen las luces de freno podría haber contribuido al accidente.

La Audiencia Provincial Alicante, en Sentencia 381/2023, de 28 junio, modificó la de primera instancia que había visto concurrencia de culpas en una colisión por alcance con el vehículo que le precedía debida a la irrupción en la calzada de un peatón, el demandado, que cruzó fuera del paso de peatones por un lugar prohibido. En el caso de autos, la Sala declara que la causa eficiente del resultado dañoso no se encuentra en la maniobra evasiva y de frenado realizada por el vehículo colisionado, pues este se limitó a frenar y reducir la velocidad, sino en la propia negligente y antirreglamentaria del demandante, ya que de haber mantenido la distancia de seguridad necesaria con el turismo que le precedía en previsión de cualquier posible y previsible maniobra de frenado o incluso detención por cualquier otra circunstancia, la colisión por alcance no habría tenido lugar.

¹¹⁴⁵ (Alcance por lanzamiento).

¹¹⁴⁶ (Doble alcance trasero).

Colisión en cadena: Cuando en la colisión por alcance son varias las unidades que participan. Habitual en situaciones de niebla densa.

Colisión múltiple: Chocan varias unidades sin ser por alcance. Un accidente previo puede provocar este tipo de colisión.

Colisión y huida. Tipo de colisión en el que el conductor que la provoca huye del lugar del accidente muchas veces sin auxiliar a las víctimas.

Rascada positiva: Distinto sentido.

Rascada negativa: Igual sentido.

Arrollamiento: Un vehículo que circula por trazado férreo colisiona contra otro de forma desproporcionadamente manifiesta.

Definiciones contenidas en la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

ANEXO II. Datos que se deben suministrar por los agentes encargados de la vigilancia y el control del tráfico

1. Accidente de tráfico con víctimas. Deben reunir las circunstancias siguientes:

a) Producirse, o tener su origen, en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

b) Resultar a consecuencia de los mismos una o varias personas fallecidas o heridas.

c) Estar implicado, al menos, un vehículo en movimiento. La definición de vehículo será la recogida en el anexo I de la Ley de Tráfico. Se incluirán también, por tanto, los accidentes con tranvías, trenes y demás vehículos de raíles implicados, siempre que se produzcan en vías y terrenos públicos aptos para la circulación, en los que resulte de aplicación el referido texto.

Las colisiones múltiples entre más de dos vehículos se considerarán como un único accidente, si son sucesivas.

Se excluirán:

En el tráfico urbano con alta densidad de tráfico la principal causa de los accidentes por alcance es no prestar atención permanente a la conducción.

En caso de que en una rampa se vaya hacia atrás un vehículo situado delante de otro también sería colisión, aunque no se podría calificar como alcance y el responsable sería el que permite que se deslice su vehículo hacia atrás, tal como señala el art. 13.1 TRLTSV: "El conductor debe estar en todo momento en condiciones de controlar su vehículo". Un conductor que no se sienta culpable de colisionar con el vehículo de adelante debe aportar las pruebas de que la falta de detención a tiempo del vehículo y la consiguiente colisión se debieron a causas total o parcialmente no imputables a él.

¹¹⁴⁵ *Se produce cuando el coche implicado resulta impulsado por un tercero, es decir, un vehículo golpea a otro y este, por inercia, provoca daños en un tercero o en más vehículos. En este caso el responsable es el conductor del primer vehículo. La compañía aseguradora de quién colisionó inicialmente se hará cargo de los gastos ocasionados.*

¹¹⁴⁶ *Se produce cuando un vehículo se detiene o reduce la marcha, otro no reacciona a tiempo y alcanza al primero y, un último vehículo, golpea por detrás al segundo vehículo. En este caso se aplican las reglas del alcance trasero, de tal forma que cada vehículo que ha impactado al siguiente es responsable de los daños causados y de los propios.*

a) Los accidentes provocados por muertes naturales confirmadas o en los que existan indicios de suicidio o intento de suicidio, excepto cuando produzcan daños a otras personas.

b) Los homicidios, lesiones intencionadas a terceros y/o daños intencionados a propiedades.

2. Vehículo implicado en un accidente de tráfico. Se considera que un vehículo está implicado en un accidente de tráfico cuando concurren una o varias de las circunstancias siguientes:

a) Entrar el vehículo en colisión con:

- Otro u otros vehículos, en movimiento, parados o estacionados.
- Peatones.
- Animales.
- Otro obstáculo.

b) Sin haber entrado en colisión, haber resultado, como consecuencia del accidente, fallecidos o heridos el conductor y/o algún pasajero del vehículo, o haberse ocasionado sólo daños materiales.

c) Estar el vehículo parado o estacionado en forma peligrosa, de modo que constituya uno de los factores del accidente.

d) Sin haber sufrido el vehículo o sus ocupantes directamente las consecuencias del accidente, constituir el comportamiento del conductor o de alguno de los pasajeros uno de los factores del accidente.

e) Haber sido arrollado el conductor o un pasajero del vehículo por otro en el momento en que subía o descendía de él, o después de haber caído desde el vehículo a la vía, en cuyo caso ambos vehículos se consideran implicados en el accidente.

3. Persona implicada en un accidente de tráfico. Se consideran personas implicadas en un accidente de tráfico los ocupantes de los vehículos definidos en el punto anterior y también los peatones cuando resulten afectados por un accidente de tráfico o su comportamiento haya sido uno de los factores del mismo, conforme a las siguientes circunstancias:

a) «Conductor»: Toda persona que, en el momento del accidente, lleva la dirección de un vehículo implicado en un accidente de tráfico. En vehículos que circulen en función de aprendizaje de la conducción, es conductor la persona que está a cargo de los mandos adicionales.

b) «Pasajero»: Toda persona que, sin ser conductor, se encuentra dentro o sobre un vehículo, o es arrollada mientras está subiendo o bajando del vehículo. Los conductores que han dejado de llevar la dirección del vehículo y son arrollados mientras suben o bajan del mismo se consideran pasajeros.

c) «Peatón»: Toda persona que, sin ser conductor ni pasajero, se ve implicada en un accidente de circulación.

- **Se consideran peatones** quienes empujan o arrastran un coche de niño o de una persona con movilidad reducida o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, los que conducen a pie un ciclo, ciclomotor o **motocicleta**; las personas que se desplazan en silla de ruedas, con o sin motor; las personas que se desplazan sobre patines u otros artefactos parecidos; las personas que se encuentran reparando el vehículo, empujándolo o realizando

otra operación fuera del mismo; los conductores o pasajeros que, tras haber abandonado sus vehículos, son arrollados mientras se alejan de los mismos caminando.

- **También se consideran peatones**, a los solos efectos de la cumplimentación de los formularios de accidentes, y sin perjuicio de las definiciones establecidas con carácter general en el anexo I del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, las personas que se desplazan sobre un animal de monta y las personas que guían un animal o animales.

B) Clasificación de las personas implicadas en accidentes de tráfico con víctimas

«**Víctima**»: Toda persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, resulta muerta o herida según las siguientes definiciones:

a) «Fallecido a veinticuatro horas»: Toda persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, fallece en el acto o dentro de las siguientes veinticuatro horas. Para ello los agentes encargados de la vigilancia y control del tráfico realizarán el seguimiento de todos los heridos que hayan precisado hospitalización.

b) «Herido con hospitalización superior a veinticuatro horas»: Toda persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, precisa una hospitalización superior a veinticuatro horas.

c) «Herido con asistencia sanitaria igual o inferior a veinticuatro horas»: Toda persona herida en un accidente de tráfico que no haya precisado hospitalización superior a veinticuatro horas y que haya sido atendido por los servicios sanitarios correspondientes.

Se incluyen como víctimas las personas fallecidas o heridas en un accidente provocado por la muerte natural, suicidio o intento de suicidio de otro usuario. Y se excluyen los casos confirmados de muertes naturales o en los que existan indicios de suicidio.

«**Ileso**»: Toda persona implicada en un accidente de tráfico a la que no le sean aplicables las definiciones de fallecido a veinticuatro horas o herido.

Definiciones de los principales indicadores estadísticos del Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

1. Referidos a la gravedad de los accidentes:

«**Accidente de tráfico con víctimas**»: Accidente que reúne las circunstancias descritas en el punto 1 del anexo II.A).

«**Accidente de tráfico mortal**»: Accidente de tráfico con víctimas cuando, al menos, una de ellas resulte fallecida, según lo dispuesto en el punto 2.1.

«**Accidente de tráfico grave**»: Accidente de tráfico con víctimas no definido como accidente de tráfico mortal en el que, al menos, una de las personas implicadas resulte herida con hospitalización superior a las veinticuatro horas.

2. Referidos a la gravedad de las lesiones:

«**Fallecido**»: Toda persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, **fallece en el acto o dentro de los siguientes treinta días**, lo que se determinará utilizando las bases de datos de mortalidad disponibles.

Se excluirán los casos confirmados de muertes naturales o en los que existan indicios de suicidio.

«**Herido con hospitalización superior a veinticuatro horas**»: Toda persona que conste en el Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico como tal.

«**Herido con asistencia sanitaria igual o inferior a veinticuatro horas**»: Toda persona que conste en el Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico como tal.

Definiciones que figuran en el Reglamento núm. 129 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE): Prescripciones uniformes relativas a la homologación de sistemas reforzados de retención infantil utilizados a bordo de vehículos de motor (SRIR).

«**Sistema de retención infantil**» (**SRI**): dispositivo capaz de acoger en posición de supino o de sentado a un niño ocupante de un vehículo de motor. Está concebido para reducir el riesgo de heridas del niño en caso de colisión o de desaceleración brusca del vehículo, al limitar la movilidad del cuerpo.

«**Tipo de sistema de retención infantil**» sistema de retención infantil que no difiere de otro en aspectos básicos, como:

- la categoría en la que está homologado el sistema de retención;
- el diseño, el material y la fabricación del sistema de retención infantil.
- Se considerará que los sistemas de retención infantil convertibles o modulares no difieren en términos de diseño, material o fabricación.

«**i-Size**»: (sistemas de retención infantil ISOFIX universales e integrales): categoría de sistemas de retención infantil destinados a ser utilizados en todas las plazas de asiento para i-Size de un vehículo, definidos y homologados conforme a los Reglamentos no 14 y no 16.

«**Integral**»: clase de sistema de retención infantil que indica que el niño está retenido solo por componentes que forman el sistema de retención infantil (p. ej., arnés de correas, pantalla, etc.) y no por medios fijados directamente al vehículo (p. ej., cinturón de seguridad).

«**ISOFIX**»¹¹⁴⁷: un sistema que proporciona un método para fijar un sistema de retención a un vehículo. Se basa en dos anclajes del vehículo y dos piezas de fijación correspondientes del sistema de retención infantil junto con un medio de limitar la rotación del sistema de retención infantil. Los tres anclajes del vehículo han de estar homologados con arreglo al Reglamento no 14.

«**ISOFIX universal**»: ISOFIX que incluye una fijación superior o bien una pata de apoyo, a fin de limitar la rotación del sistema de retención infantil, fijado al vehículo correspondiente o apoyado en este.

«**ISOFIX para vehículos específicos**»: categoría de sistema de retención infantil que se fija a tipos de vehículos específicos. Todos los anclajes del vehículo han de estar homologados con

¹¹⁴⁷ Existen en el mercado maletas con sujeción ISOFIX lo que permite añadir espacio de transporte dentro del vehículo, incluso en el asiento del copiloto.

arreglo al Reglamento no 14. También designa a sistemas de retención infantil que incluyen el salpicadero como zona de contacto con el vehículo.

«**Estatura**»: estatura del niño para la que se diseñó y homologó el sistema de retención infantil. Los sistemas de retención infantil pueden abarcar cualquier rango de estaturas, a condición de que se reúnan todos los requisitos.

«**Orientación**»: sentido para el que está homologado el sistema de retención infantil. Es preciso efectuar las precisiones siguientes:

- a) «**Orientado hacia delante**» significa orientado en el sentido normal de marcha del vehículo.
- b) «**Orientado hacia atrás**» significa orientado en el sentido opuesto al sentido normal de marcha del vehículo.
- c) «**Orientado hacia un lado**» significa orientado perpendicularmente al sentido normal de marcha del vehículo.

«**Sistema especial de retención**»: sistema de retención de niños concebido para niños con necesidades especiales debidas a una discapacidad física o mental; en particular, este sistema permite colocar dispositivos adicionales de retención en cualquier parte del cuerpo del niño, pero debe incluir como mínimo un medio principal de retención que se ajuste a los requisitos del presente Reglamento.

«**Sistema de anclaje ISOFIX**»: sistema compuesto por dos anclajes inferiores ISOFIX, conformes con el Reglamento no 14, para fijar un sistema de retención infantil ISOFIX junto con un dispositivo antirrotación.

- «**Anclaje inferior ISOFIX**»: barra cilíndrica horizontal de 6 mm de diámetro, que sobresale de la estructura del vehículo o del asiento para alojar y sujetar un sistema de retención ISOFIX mediante fijaciones ISOFIX.
- «**Fijación ISOFIX**»: una de las dos conexiones que cumple las exigencias del punto 6.3.3 del presente Reglamento, sobresale de la estructura del sistema de retención infantil ISOFIX y es compatible con un anclaje inferior ISOFIX.

«**Dispositivo antirrotación**»: dispositivo destinado a limitar la rotación del sistema de retención infantil durante una colisión del vehículo, formado por:

- a) una correa de anclaje superior; o
- b) una pata de apoyo.

Cumple los requisitos del presente Reglamento y va fijado a un sistema de anclaje ISOFIX y anclajes superiores ISOFIX o la superficie de contacto del suelo del vehículo que cumpla los requisitos del Reglamento no 14.

Un dispositivo antirrotación para un ISOFIX para vehículos específicos puede incluir un anclaje superior, una pata de apoyo o cualquier otro medio capaz de limitar la rotación.

«**Correa de fijación superior ISOFIX**»: correa (o equivalente) que se extiende desde la parte superior del sistema de retención infantil ISOFIX hasta el anclaje de fijación superior ISOFIX y

que consta de un sistema de ajuste, un sistema de reducción de la tensión y un conector de fijación superior ISOFIX.

- **«Anclaje de fijación superior ISOFIX»:** elemento que cumple los requisitos del Reglamento no 14, como por ejemplo una barra, situado en una zona definida, diseñado para admitir el conector de anclaje superior ISOFIX y transferir su fuerza de sujeción a la estructura del vehículo.
- **«Conector de fijación superior ISOFIX»:** dispositivo destinado a fijarse a un anclaje de fijación superior ISOFIX.
- **«Gancho de fijación superior ISOFIX»:** un conector de fijación superior ISOFIX utilizado normalmente para fijar una correa de fijación superior ISOFIX a un anclaje de fijación superior ISOFIX, como se define la figura 3 del Reglamento no 14.
- **«Accesorio de fijación superior ISOFIX»:** dispositivo para sujetar la correa de fijación superior ISOFIX al sistema de retención infantil ISOFIX.

«Elemento de reducción de la tensión»: sistema que permite liberar el dispositivo que regula y mantiene la tensión en la correa de fijación superior ISOFIX.

«Pata de apoyo»: dispositivo antirrotación fijado permanentemente a un sistema de retención infantil que crea una vía para la carga entre el sistema de retención infantil y la estructura del vehículo. Podrá ajustarse la longitud de la pata de apoyo (dirección Z) y, adicionalmente, también en otras direcciones.

- **«Pie de la pata de apoyo»:** una o más partes de la pata de apoyo del sistema de retención infantil destinadas (por diseño) a conectarse con la superficie de contacto del suelo del vehículo y que están diseñadas para transmitir la carga de la pata de apoyo a la estructura del vehículo durante una colisión frontal.
- **«Superficie de contacto del pie de la pata de apoyo»:** superficie del pie de la pata de apoyo que está en contacto con la superficie de contacto del suelo del vehículo y que está diseñada para repartir las cargas por la estructura del vehículo.
- **«Volumen para la evaluación del pie de la pata de apoyo»:** volumen de espacio que señala tanto el alcance como las limitaciones del movimiento del pie de la pata de apoyo. Se corresponde con el volumen para la evaluación del pie de la pata de apoyo para vehículos, definido en el anexo 10 del Reglamento no 14.
- **«Volumen para la evaluación de las dimensiones de la pata de apoyo»:** volumen que define las dimensiones máximas de una pata de apoyo, correspondiente al volumen, en el caso de los vehículos, para la evaluación de la instalación de la pata de apoyo, con arreglo a la definición del anexo 17 del Reglamento no 16, y que garantiza la instalación, en términos de dimensiones, de una pata de apoyo de un SRI i-Size en una plaza de asiento para i-Size de un vehículo.

«Ángulo de cabeceo de un SRI»: ángulo formado entre la superficie inferior del aparato ISO/F2 (B), definido en el Reglamento no 16 (anexo 17, apéndice 2, figura 2) y el plano horizontal Z del vehículo, definido en el Reglamento no 14 (anexo 4, apéndice 2), con el aparato instalado en el vehículo, según se define en el Reglamento no 16 (anexo 17, apéndice 2).

«Aparato de asiento del vehículo (VSF)»: aparato, según las clases de tamaño ISOFIX y cuyas dimensiones se indican en las figuras 1 a 6 del anexo 17, apéndice 2, del Reglamento no 16, utilizado por un fabricante de sistemas de retención infantil para determinar las dimensiones

adecuadas de un sistema de retención infantil ISOFIX y el emplazamiento de sus fijaciones ISOFIX.

«**Silla de seguridad para niños**»: sistema de retención infantil que incluye una silla en la que está sujeto el niño.

«**Silla**»: estructura que forma parte del sistema de retención infantil, destinada a acoger al niño en posición sentada.

«**Soporte de la silla**»: parte de un sistema de retención infantil que permite elevar la silla.

«**Cinturón**»: sistema de retención infantil formado por una combinación de correas con una hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y fijaciones.

«**Arnés**»: conjunto que incluye un cinturón ventral, unos tirantes y, en su caso, una correa de entrepierna.

«**Cinturón en Y**»: cinturón en el que la combinación de correas está formada por una correa que pasa entre las piernas del niño y dos correas para los hombros.

«**Capazo**»: sistema de retención destinado a acoger y sujetar al niño en posición supina o prona con su columna vertebral perpendicular al plano longitudinal medio del vehículo. Está concebido para distribuir las fuerzas de retención entre la cabeza y el cuerpo del niño, con exclusión de sus extremidades, en caso de colisión.

«**Sujeción del capazo**»: dispositivo utilizado para sujetar un capazo a la estructura del vehículo.

«**Portabebés**»: sistema de retención destinado a acoger al niño en posición semiacostada mirando hacia atrás. Está concebido para distribuir las fuerzas de retención entre la cabeza y el cuerpo del niño, con exclusión de sus extremidades, en caso de colisión frontal.

«**Soporte del niño**»: parte de un sistema de retención infantil que permite elevar al niño dentro del sistema de retención.

«**Pantalla anticolisión**»: dispositivo de seguridad situado delante del niño, concebido para distribuir las fuerzas de retención entre la mayor parte de la altura del niño en caso de colisión frontal.

«**Correa**»: componente flexible destinado a transmitir fuerzas.

«**Correa ventral**»: correa que, bien en forma de cinturón completo o bien en forma de componente de dicho cinturón, pasa ante la parte delantera de la región pélvica del niño, sujetándola directa o indirectamente.

«**Tirantes**»: parte del cinturón que sujeta la parte superior del torso del niño.

«**Correa de entrepierna**»: correa (o un sistema de dos o más correas separadas) que está sujeta al sistema de retención de niños y a la correa ventral y que se coloca así para pasar entre los muslos del niño; está concebida para impedir que el niño resbale por debajo del cinturón ventral en condiciones normales de utilización y evite que este se desplace más arriba de la pelvis en caso de colisión.

«**Correa de retención del niño**»: correa que es un componente del cinturón (arnés) y que solo sujeta el cuerpo del niño.

«**Hebilla**»: dispositivo de apertura rápida que permite el niño esté sujeto al sistema de retención, o este a la estructura del vehículo, y que puede abrirse con rapidez. La hebilla puede incluir un dispositivo de ajuste.

«**Botón de apertura de la hebilla incrustado**»: botón de apertura de la hebilla que no pueda abrirse con una esfera de 40 mm de diámetro.

«**Botón de apertura de la hebilla no incrustado**»: botón de apertura de la hebilla que pueda abrirse con una esfera de 40 mm de diámetro.

«**Dispositivo de ajuste**»: dispositivo que permite que el cinturón o sus sujeciones se ajusten a la complexión del usuario. El dispositivo de ajuste puede formar parte de una hebilla o ser un retractor o cualquier otra parte del cinturón.

«**Dispositivo de ajuste rápido**»: dispositivo de ajuste que puede manipularse con una mano en un movimiento sencillo.

«**Dispositivo de ajuste instalado directamente en el sistema de retención infantil**»: dispositivo de ajuste de un arnés que se instala directamente en el sistema de retención infantil, al contrario del que se apoya directamente en la correa para cuyo ajuste está concebido.

«**Amortiguador de energía**»: dispositivo destinado a disipar la energía independientemente de la correa o conjuntamente con ella, y que forma parte de un sistema de retención infantil.

«**Retractor**»: dispositivo para el alojamiento total o parcial de la correa de un sistema de retención infantil. Puede ser de distintos tipos:

- 1) «**Retractor de bloqueo automático**»: retractor que permite desenrollar la longitud deseada de la correa, que ajusta automáticamente la correa al usuario cuando el cinturón está sujeto con la hebilla y que impide desenrollar una longitud suplementaria de correa sin la intervención voluntaria del usuario.
- 2) «**Retractor de bloqueo de urgencia**»: retractor que no limita la libertad de movimiento del usuario de la correa en condiciones normales de conducción. Llevará un dispositivo de ajuste de la longitud que ajuste automáticamente la correa al cuerpo del usuario, y un mecanismo de bloqueo accionado en caso de urgencia por:
 - **una desaceleración del vehículo**, un desenrollo de la correa del retractor o cualquier otro medio automático (sensibilidad única);
 - **una combinación** de varios de estos factores (sensibilidad múltiple).

«**Posición inclinada**»: posición especial de la silla que permite el reposo del niño.

«**Posición tendida/supina/prona**»: posición en la que al menos la cabeza y el cuerpo del niño, excluidas las extremidades, están en un plano horizontal cuando descansan sobre el sistema de retención.

«**Asiento del vehículo**»: estructura que forma o no parte íntegra de la estructura del vehículo, incluida su tapicería, y que ofrece una plaza sentada para un adulto. Así:

«**Grupo de asientos**»: tanto un asiento corrido como asientos separados pero montados uno al lado del otro (es decir, fijados de tal forma que los anclajes delanteros de uno de los asientos estén alineados con los anclajes delanteros o traseros de otro asiento, o entre los anclajes de este último) y que ofrece una o varias plazas sentadas para adultos.

«**Asiento corrido**»: estructura completa con su tapicería que ofrece, como mínimo, dos plazas sentadas para adultos.

«**Asientos delanteros del vehículo**»: grupo de asientos situados delante en el compartimento de pasajeros, es decir, sin que tengan ningún otro asiento delante.

«**Asientos traseros del vehículo**»: asientos fijos, orientados hacia delante, situados detrás de otro grupo de asientos.

«**Tipo de asiento**»: categoría de asientos de adulto que no presentan entre sí diferencias esenciales con respecto a la forma, las dimensiones y los materiales de la estructura del asiento, los tipos y las dimensiones del sistema de ajuste del bloqueo y del sistema de bloqueo, y el tipo y las dimensiones del anclaje en el asiento del cinturón de seguridad de adulto, del anclaje del asiento, y de las partes afectadas de la estructura del vehículo.

«**Sistema de ajuste**»: dispositivo completo que permite regular el asiento o sus partes de acuerdo con las características físicas del adulto sentado que lo ocupa; este dispositivo puede, en particular, permitir el desplazamiento longitudinal, vertical o angular.

«**Anclaje del asiento**»: sistema de fijación del conjunto del asiento a la estructura del vehículo, incluidas las partes afectadas a la estructura del vehículo.

«**Sistema de desplazamiento**»: dispositivo que permite un desplazamiento angular o longitudinal, sin posición intermedia fija, del asiento de adulto o de una de sus partes, para facilitar la entrada y salida de los pasajeros y la carga y descarga de objetos.

«**Sistema de bloqueo**»: dispositivo que asegura la permanencia del asiento y de sus partes en cualquier posición de utilización.

«**Unión respaldo-cojín**»: la zona que rodea la intersección entre las superficies del cojín y el respaldo del asiento del vehículo.

«**Posición ISOFIX**»: emplazamiento que permite la instalación de:

a) un sistema de retención infantil ISOFIX universal, definido en el Reglamento no 44; o bien

b) un sistema de retención infantil ISOFIX para vehículos específicos, definido en el Reglamento no 44 o definido en el presente Reglamento; o bien

c) un sistema de retención infantil i-Size adecuado para su uso en plazas de asiento ISOFIX específicas, definidas por el fabricante del vehículo conforme al Reglamento no 16.

«**Ensayo de homologación de tipo**»: ensayo destinado a determinar el grado de conformidad con las disposiciones aplicables de un tipo de sistema de retención infantil presentado a homologación.

«**Ensayo de cualificación de la producción**»: ensayo destinado a determinar la capacidad del fabricante para producir un sistema de retención infantil conforme con los sistemas de retención infantil presentados a homologación de tipo.

«**Ensayo de rutina**» (o ensayo de la conformidad de la producción): ensayo de una serie de dispositivos de retención elegidos en el mismo lote, con el fin de comprobar si cumplen los requisitos.

«Posicionador de tirantes»: dispositivo destinado a mantener la posición adecuada de los tirantes sobre el torso del niño, en condiciones normales de circulación, conectándolos entre sí.

Definiciones contenidas en el Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, sobre los vehículos al final de su vida útil

Además de las definiciones contenidas en la Ley 22/2011, de 28 de julio, a los efectos de este real decreto se entenderá por:

a) Vehículo: Medio de transporte autopropulsado, que incorpore al menos dos ruedas, ya sea completo, completado o incompleto, y con una velocidad máxima de diseño superior a 25 km/h, susceptible de ser matriculado ante la Dirección General de Tráfico.

b) Automóvil: El vehículo a motor concebido y fabricado principalmente para el transporte de personas y su equipaje que tenga, como máximo, ocho plazas de asiento, además de la del conductor (categoría M1); el vehículo de motor concebido y fabricado principalmente para el transporte de mercancías cuya masa máxima no sea superior a 3,5 toneladas (categoría N1); y el vehículo con tres ruedas simétricas y con un motor cuya cilindrada sea superior a 50 cm³ para los motores de combustión interna, o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h, con exclusión de los ciclomotores. Las mencionadas categorías M1 y N1 se definen en el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos.

c) Vehículo al final de su vida útil: Todo vehículo al que le es de aplicación la Ley 22/2011, de 28 de julio. El vehículo al final de su vida útil tendrá la consideración de residuo a partir del momento en que se cumplan las dos condiciones siguientes: Que un CAT haya emitido el certificado de destrucción o el certificado de tratamiento medioambiental del vehículo, y que el vehículo se halle en el recinto del CAT que ha emitido el certificado de destrucción o el certificado de tratamiento medioambiental del vehículo. Tendrán asimismo la consideración de residuo los vehículos abandonados, así como los sometidos a operaciones de descontaminación, separación de componentes, partes o piezas de los mismos en lugares distintos a los CAT o las sometidas a operaciones de fragmentación o cizallamiento en lugares distintos de las instalaciones de fragmentación. Estos vehículos deberán gestionarse en un CAT autorizado y obtener el certificado de destrucción o de tratamiento medioambiental correspondiente.

d) Automóvil al final de su vida útil: Todo automóvil al que le es de aplicación la Ley 22/2011, de 28 de julio. El automóvil al final de su vida útil tendrá la consideración de residuo a partir del momento en que se cumplan las dos condiciones siguientes: que un CAT haya emitido el Certificado de Destrucción y que el automóvil se halle en el recinto del CAT que ha emitido el certificado de destrucción. Tendrán asimismo la consideración de residuo doméstico los automóviles abandonados según lo establecido en el artículo 3.b de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, así como los sometidos a operaciones de descontaminación, separación de componentes, partes o piezas de los mismos en lugares distintos a los CAT o las sometidas a operaciones de fragmentación o cizallamiento en lugares distintos de las instalaciones de fragmentación. Estos automóviles deberán de gestionarse en un CAT autorizado y obtener el certificado de destrucción correspondiente.

e) Centros autorizados para el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil (CAT): Instalaciones, públicas o privadas, autorizadas para realizar las operaciones de descontaminación y el resto de operaciones de tratamiento establecidas en el artículo 7.

f) Agentes económicos: Los productores de automóviles, concesionarios, distribuidores, entidades aseguradoras de automóviles, las instalaciones de recepción, talleres de reparación, CAT, así como las instalaciones de fragmentación, posfragmentación y otros gestores autorizados que realicen operaciones de tratamiento del automóvil al final de su vida útil, o de sus componentes y materiales.

g) Productores de automóviles: Los fabricantes nacionales, los importadores o los adquirentes profesionales de automóviles en otros Estados miembros de la Unión Europea.

h) Instalaciones de recepción de vehículos: Instalaciones, que representen o tengan convenios con un CAT, que por razón de su actividad económica se hacen cargo temporalmente del vehículo al final de su vida útil para su posterior traslado al CAT que realizará la descontaminación, tales como las instalaciones de los productores de vehículos, las de los concesionarios y las de las entidades aseguradoras u otras instalaciones asociadas a los CAT.

i) Depósitos de las administraciones públicas: Instalaciones de titularidad pública o privada en las que se realiza el servicio público de retirada y depósito temporal de vehículos según lo previsto en el artículo 105 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

j) Instalaciones de fragmentación: Instalaciones autorizadas que, tras la descontaminación y tratamiento del vehículo en un CAT, según las previsiones del artículo 7 de esta norma, realizan la trituración del mismo, y la segregación y clasificación de los distintos materiales y fracciones que lo componen.

k) Instalaciones de posfragmentación: Instalaciones autorizadas, integradas o no en una instalación de fragmentación, que realizan la segregación y clasificación de distintos materiales de una o varias fracciones resultantes del proceso de fragmentación.

Definiciones que figuran en el Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero, por el que se regulan la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación de vehículos automóviles de sus equipos y componentes.

Clasificación de los talleres:

1. Por su relación con los fabricantes de vehículos y de equipos y componentes:

a) Talleres genéricos, o independientes: Los que no están vinculados a ninguna marca que implique especial tratamiento o responsabilidad acreditada por aquélla.

b) Talleres de marca: Los que están vinculados a Empresas fabricantes de vehículos automóviles o de equipos o componentes, nacionales o extranjeros, en los términos que se establezcan por convenio escrito.

2. Por su rama de actividad:

a) De mecánica: Trabajos de reparación o sustitución en el sistema mecánico del vehículo, incluidas sus estructuras portantes y equipos y elementos auxiliares excepto el equipo eléctrico.

b) De electricidad: Trabajos de reparación o sustitución en el equipo eléctrico del automóvil, tanto básico del equipo motor, como los auxiliares de alumbrado, señalización, acondicionamiento e instrumental de indicación y control.

c) De carrocerías: Trabajos de reparación o sustitución en elementos de carrocería no portantes, guarnicionería y acondicionamiento interior y exterior de los mismos.

d) De pintura: Trabajos de pintura, revestimiento y acabado de carrocerías.

3. Motocicletas: Trabajos de reparación o sustitución, en vehículos de dos o tres ruedas a motor o similares.

4. Por su especialidad: Según los trabajos limitados a actividades de reparación o sustitución sobre determinados equipos o sistemas del vehículo.

Definición contenida en el Reglamento UE 168/2013 relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos.

72) Ruedas gemelas: dos ruedas montadas sobre el mismo eje, a las que se considera como si fueran una sola rueda, en las cuales la distancia entre los centros de las superficies de contacto de estas ruedas con el suelo es igual o inferior a 460 mm;

Definiciones que figuran en la INSTRUCCIÓN 18/TV-101, de 12/02/2018, sobre Instrucciones específicas sobre regulación de tráfico para el desarrollo de eventos deportivos en vías y terrenos de uso público.

Recinto estático: área cerrada al tráfico general de usuarios, donde se celebra el evento deportivo y que permanece sin cambios en los tramos de vías que la forman, desde el inicio al final del evento deportivo.

El cierre de los tramos tiene lugar mediante cortes estáticos, utilizando dispositivos (barreras, vallas, conos, ...) que permanecen fijos desde antes del inicio hasta la completa finalización del evento o tras el paso del último participante. Las actividades que se desarrollen en recintos estáticos serán consideradas actividades o eventos estáticos.

Recinto dinámico: área cerrada al tráfico general de usuarios, donde se celebra el evento deportivo y que, de manera dinámica con el movimiento de los participantes, va desplazándose de manera acompasada con estos, incluyendo y excluyendo distintos tramos de vías.

El cierre de los tramos se realiza mediante dispositivos móviles compuestos de personal y/o de medios materiales, que solo permanecen en el lugar mientras existan participantes en los tramos afectados.

Las actividades que se desarrollen en recintos dinámicos serán consideradas actividades o eventos dinámicos

Actividades por carreteras: aquellas que se desarrollan por carreteras interurbanas, pudiendo incluir en su itinerario, de manera residual, algún otro tipo de vía diferente.

Actividades por caminos: aquellas que se desarrollen en vías y terrenos que no pueden ser considerados carreteras, aunque se incluya algún tramo que han de cruzar (cruce) o circular (tramo de enlace) para dar continuidad o coherencia a su itinerario.

Marcha ciclista¹¹⁴⁸: aquel evento ciclista concebido como un ejercicio físico en el que puede producirse una competición, con finalidad recreativa, turística, cultural o similar. Podrá tratarse de una marcha cicloturista o marcha ciclodeportiva:

- **Marcha cicloturista**: evento con no más de 500 ciclistas, en el que los participantes no compiten entre sí y en carretera, no existe invasión de los carriles de sentido contrario, salvo para los cambios de dirección, ni una distancia superior a los 2 kilómetros entre el primer participante y el último.
- **Marcha ciclodeportiva**: evento ciclista que, sin que pueda ser considerado carrera ciclista, incumple alguna de las condiciones establecidas para la marcha cicloturista. A efectos de regulación, serán tratadas como si fuera una prueba deportiva.

Carrera ciclista: competición ciclista que discurre solo por carretera y la distancia, medida en tiempo, entre los participantes de cabeza y cola no suele ser superior a una hora aproximadamente.

Tramos de circulación ordinaria: aquellos tramos del itinerario donde los participantes no compiten, ni van agrupados y circulan cumpliendo las normas y señales, comportándose como un usuario más de la vía.

Definiciones que figuran en el Real Decreto 563/2017, de 2 de junio, por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en territorio español.

A efectos de este real decreto se entenderá por:

1. **«Carga»**: Todas las mercancías que normalmente se transportarían en o sobre la parte del vehículo diseñada para soportar una carga y que no estén fijadas a él de forma permanente, incluidos los objetos transportados por el vehículo en portacargas tales como cajones, cajas móviles o contenedores.
2. **«Vehículo comercial»**: Un vehículo de motor y su remolque o semirremolque, utilizado principalmente para transportar mercancías o pasajeros con fines comerciales, como el transporte por cuenta ajena o el transporte por cuenta propia, u otros fines profesionales.
3. **«Vehículo matriculado en un Estado miembro»**: Vehículo matriculado o puesto en circulación en un Estado miembro.
4. **«Inspección técnica en carretera»**: La inspección técnica no anunciada, y por tanto inesperada, de un vehículo comercial que circule en el territorio nacional, efectuada en la vía pública por la autoridad competente en materia de tráfico o bajo su supervisión.

¹¹⁴⁸ El Anexo II del RGCir, señala que a partir de 50 participantes deben comunicar trayecto, disponer de vehículo de acompañamiento delante y detrás y de ambulancia, etc. ... art.15, art 23.2, 24.1, y su artículo 28 exige que todos los participantes de la marcha estén amparados por un seguro de responsabilidad civil que cubra los posibles daños a terceros y por un seguro de accidentes que tenga, como mínimo, las coberturas del seguro obligatorio deportivo. Véase también la Instrucción 18/TV-101 de la DGT sobre “Instrucciones específicas sobre regulación de tráfico para el desarrollo de eventos deportivos en vías y terrenos de uso público”, vigente desde el 01.01.2019. Esta instrucción parece contradecir el art. 24 del Anexo II del RGCir, ya que éste habla de pruebas con más de 750 participantes y que incluso podrían ser miles si por cada mil participantes adicionales se dispusiese de una ambulancia y un médico. Por ello la Instrucción, en lo relativo a 500 participantes no debe contradecir el art.24 del Anexo II del RGCir.

5. «Empresa»: Persona física o jurídica que transporta viajeros o mercancías con fines comerciales.

6. «Certificado de inspección técnica»: Un certificado de la inspección técnica expedido por la autoridad competente o el centro de inspección que contiene los resultados de la inspección técnica.

7. «Inspector»: Los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, en lo que afecta a las inspecciones técnicas iniciales, y las personas que reúnan la cualificación técnica precisa para llevar a cabo inspecciones técnicas más minuciosas, de acuerdo con lo previsto en las normas aplicables a las inspecciones técnicas de vehículos.

8. «Deficiencias»: Fallos técnicos y otros incumplimientos detectados durante una inspección técnica en carretera.

9. «Unidad móvil de inspección»: Un sistema transportable del equipo de inspección necesario para realizar inspecciones técnicas más minuciosas en carretera y que cuenta con inspectores competentes para realizar inspecciones técnicas más minuciosas en carretera.

Algunas definiciones que figuran en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

a) Discapacidad: es una situación que resulta de la interacción entre las personas con deficiencias previsiblemente permanentes y cualquier tipo de barreras que limiten o impidan su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás.

k) Accesibilidad universal: es la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos, instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible. Presupone la estrategia de «diseño universal o diseño para todas las personas», y se entiende sin perjuicio de los ajustes razonables que deban adoptarse.

l) Diseño universal o diseño para todas las personas: es la actividad por la que se conciben o proyectan desde el origen, y siempre que ello sea posible, entornos, procesos, bienes, productos, servicios, objetos, instrumentos, programas, dispositivos o herramientas, de tal forma que puedan ser utilizados por todas las personas, en la mayor extensión posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. El «diseño universal o diseño para todas las personas» no excluirá los productos de apoyo para grupos particulares de personas con discapacidad, cuando lo necesiten.

Definiciones contenidas en el Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de noviembre de 2019 relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, en lo que respecta a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública

1) «usuario vulnerable de la vía pública»: los usuarios de la vía pública no motorizados, incluidos, en particular, los ciclistas y los peatones, así como los vehículos de motor de dos ruedas;

- 2) «sistema de control de la presión de los neumáticos»:** un sistema instalado en un vehículo capaz de evaluar la presión de los neumáticos o la variación de esta con el paso del tiempo y transmitir la información correspondiente al usuario mientras el vehículo está en marcha;
- 3) «asistente de velocidad inteligente»:** un sistema que ayuda al conductor a mantener la velocidad adecuada al entorno de la vía proporcionándole información específica y adecuada;
- 4) «interfaz para la instalación de alcoholímetros antiarranque»:** una interfaz normalizada que facilita la instalación de alcoholímetros antiarranque como accesorio en los vehículos de motor;
- 5) «sistema de advertencia de somnolencia y pérdida de atención del conductor»:** un sistema que evalúa el estado de alerta del conductor analizando los sistemas del vehículo y que le avisa en caso necesario;
- 6) «sistema avanzado de advertencia de distracciones del conductor»:** un sistema que ayuda al conductor a mantener la atención en la situación del tráfico y que le avisa cuando se distrae;
- 7) «señal de frenado de emergencia»:** una función de señalización luminosa que indica a los demás usuarios de la vía pública que circulan por detrás del vehículo que se está aplicando al vehículo una fuerza de ralentización elevada con respecto a las condiciones imperantes en la vía pública;
- 8) «detector de marcha atrás»:** un sistema que indica al conductor la presencia de personas u objetos detrás del vehículo, y cuyo objetivo principal es evitar colisiones al dar marcha atrás;
- 9) «sistema de advertencia de abandono del carril»:** un sistema que advierte al conductor de que el vehículo ha abandonado involuntariamente el carril por el que circulaba;
- 10) «sistema avanzado de frenado de emergencia»:** un sistema capaz de detectar automáticamente una situación de emergencia y activar el sistema de frenado del vehículo para desacelerar el vehículo a fin de evitar o mitigar una colisión;
- 11) «sistema de emergencia de mantenimiento del carril»:** un sistema que ayuda al conductor a mantener una posición segura del vehículo con respecto a los límites del carril o de la carretera, al menos cuando el vehículo abandona o está a punto de abandonar el carril y existe un riesgo inminente de colisión;
- 12) «interruptor principal de control del vehículo»:** un dispositivo mediante el cual el equipo electrónico de a bordo pasa de estar apagado, como ocurre cuando el vehículo está estacionado sin su conductor, al modo normal de funcionamiento;
- 13) «registrador de datos de incidencias»:** un sistema diseñado exclusivamente para registrar y almacenar parámetros e información críticos relacionados con una colisión, poco antes, en el transcurso e inmediatamente después de esta;
- 14) «sistema de protección delantera»:** la estructura o estructuras independientes, como una barra parachoques, o un parachoques adicional que, además del parachoques del equipamiento original, está destinada a proteger la superficie externa del vehículo de daños en caso de colisión con un objeto, a excepción de las estructuras con una masa inferior a 0,5 kg destinadas a proteger únicamente los faros del vehículo;
- 15) «parachoques»:** toda estructura externa de la parte delantera inferior del vehículo, junto con cualquier accesorio que incluya, que, a excepción de cualquier sistema de protección delantera,

está destinada a proteger el vehículo en caso de colisión frontal a velocidad reducida con otro vehículo;

16) «vehículo impulsado por hidrógeno»: todo vehículo de motor que utilice hidrógeno como combustible de locomoción;

17) «sistema de hidrógeno»: el conjunto de componentes de hidrógeno y de conectores equipados en los vehículos impulsados por hidrógeno a excepción del sistema de propulsión impulsado y las unidades de potencia auxiliares;

18) «sistema de propulsión impulsado por hidrógeno»: el convertidor de energía utilizado para la propulsión del vehículo;

19) «componente de hidrógeno»: el depósito de hidrógeno y las demás piezas del vehículo impulsado por hidrógeno que están en contacto directo con el hidrógeno o que forman parte de un sistema de hidrógeno;

20) «depósito de hidrógeno»: el componente del sistema de hidrógeno en el que se almacena el volumen primario de combustible de hidrógeno;

21) «vehículo automatizado»: un vehículo de motor diseñado y construido para desplazarse de manera autónoma durante determinados períodos de tiempo sin supervisión continuada por parte del conductor pero respecto del cual se sigue esperando o necesitando la intervención del conductor;

22) «vehículo totalmente automatizado»: un vehículo de motor diseñado y construido para desplazarse de manera autónoma sin supervisión por parte del conductor;

23) «sistema de monitorización de la disponibilidad del conductor»: un sistema que evalúa si el conductor está en condiciones de asumir la función de conducción de un vehículo automatizado en situaciones concretas, cuando proceda;

24) «pelotón de vehículos»: la unión de dos o más vehículos en un convoy por medio de tecnología de conectividad y de sistemas de apoyo a la conducción automatizada, que permite a los vehículos mantener automáticamente entre sí una corta distancia fija mientras están conectados durante determinadas partes de un trayecto y adaptarse a los cambios de desplazamiento del vehículo guía con poca o ninguna intervención de los conductores;

25) «masa máxima»: la masa máxima técnicamente admisible declarada por el fabricante;

26) «pilar A»: el soporte delantero y exterior del techo, que va del chasis al techo del vehículo.

Definiciones que figuran en el Real Decreto 885/2020, de 6 de octubre, por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de placas de matrícula para vehículos de motor y remolques, y por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos.

Artículo 2. Definiciones.

A efectos de este real decreto, se considerarán las siguientes definiciones:

1. Placa de matrícula: placa identificativa exterior compuesta por una serie de números y letras sujeta a las especificaciones técnicas del anexo III de este real decreto y que deben llevar los vehículos como condición previa a su circulación.

2. Tipo de placa de matrícula: el compuesto por placas con iguales elementos constitutivos, siendo dichos elementos los siguientes:

- Lámina retrorreflectante.
- Sistema de confección de los caracteres.
- Dimensiones de la placa.
- Tipo de sustrato.

3. Fabricante: toda persona física o jurídica que fabrica una placa de matrícula o que manda diseñar o fabricar una placa de matrícula y la comercializa con su nombre, denominación social o marca comercial.

4. Representante autorizado: toda persona física o jurídica establecida en la Unión Europea que ha recibido un mandato por escrito de un fabricante para actuar en su nombre en tareas específicas dentro del ámbito de este real decreto y que asume las obligaciones del fabricante, en los casos en lo que este se encuentre establecido fuera de la Unión Europea.

5. Manipulador: toda persona física o jurídica que, debidamente inscrita por el fabricante en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, forma parte de su red de fabricación y comercialización y realiza la operación de grabado del número de manipulador así como de las letras, números y demás signos que constituyen la matrícula del vehículo.

6. Acreditación: acreditación con arreglo a la definición del artículo 2, punto 10, del Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008.

7. Organismo nacional de acreditación: organismo nacional de acreditación con arreglo a la definición del artículo 2, punto 11, del Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008.

8. Evaluación de la conformidad: el proceso por el que se evalúa si se satisfacen los requisitos especificados en relación con las placas de matrícula.

9. Organismo de control: persona física o jurídica que teniendo capacidad de obrar y disponiendo de los medios técnicos, materiales y humanos e imparcialidad e independencia necesarias, puede verificar el cumplimiento de las condiciones y requisitos de seguridad establecidos en los Reglamentos de Seguridad para los productos e instalaciones industriales, y al que son aplicables los preceptos establecidos al efecto en la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria y en el Real Decreto 2200/1995, de 28 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Infraestructura para la Calidad y la Seguridad Industrial. Los Organismos de Control estarán acreditados conforme a los requisitos de la Norma UNE EN-ISO 17020 para las actividades de inspección y los correspondientes ensayos en apoyo a la inspección definidos en el anexo III.

10. Examen de tipo: parte del procedimiento de evaluación de la conformidad mediante la cual un organismo de control examina el diseño técnico de una placa de matrícula, verifica que dicho diseño técnico cumple los requisitos aplicables y lo certifica.

Definiciones contenidas en Anuario Estadístico de Accidentes de la DGT

Accidente de circulación con víctimas: son aquellos que se producen, o tienen su origen, en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial y a consecuencia de los mismos, una o varias personas resultan muertas y/o heridas y está implicado al menos un vehículo en movimiento.

Accidente mortal¹¹⁴⁹: Aquél en que una o varias personas resultan muertas dentro de las primeras veinticuatro horas.

Víctima: toda persona que resulte muerta o herida como consecuencia de un accidente de circulación.

Muerto / Fallecido: toda persona que, como consecuencia del accidente, fallezca en el acto o dentro de los treinta días siguientes.

Herido: toda persona que no ha resultado muerta en un accidente de circulación, pero ha sufrido una o varias heridas graves o leves.

Herido hospitalizado: toda persona herida en un accidente de circulación y cuyo estado precisa una hospitalización superior a veinticuatro horas.

Herido no hospitalizado: toda persona herida en un accidente de circulación a la que no pueda aplicarse la definición de herido grave.

Definiciones contenidas en el art. 2 del Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas.

A efectos del presente real decreto únicamente, se entenderá por:

a) «Servicio de auxilio en vías públicas»: el conjunto de operaciones y actuaciones necesarias para realizar el auxilio y rescate de un vehículo que, como consecuencia de avería o accidente, ha dejado de tener capacidad para seguir circulando por sí mismo en circunstancias ordinarias.

b) «Operador de auxilio en vías públicas»: persona física o jurídica cuya actividad consiste en la realización del servicio de auxilio en vías públicas, consignada como tal en el Registro de Vehículos, e inscrita en el Registro Estatal de Auxilio en Vías públicas y que cuenta con elementos personales y materiales apropiados, en especial, vehículos de auxilio en vías públicas, sin perjuicio del cumplimiento de las condiciones establecidas por la normativa sectorial de transporte terrestre.

c) «Operario de auxilio en vías públicas»: operario encargado de las tareas de asistencia, recogida y retirada de vehículos inmovilizados en las vías.

¹¹⁴⁹ Ante un accidente mortal o con graves lesiones, el atestado entra automáticamente en el juzgado. Además desde el Dictamen de la FSCSV 1/2021, apartado 2.6 y el Oficio de la FSCSV, de 17.03.2021, apartado 1.2, si se aprecian imprudencia en esos dos apartados también se exige la redacción de atestados policiales.

También el apartado 2.7 del Dictamen matiza la obligación de los agentes de tráfico: “Cuando **no procede levantar atestado** conforme a los criterios expresados, las **Policías de tráfico inician** las llamadas en los arts. 105.2 y 282 LECrim **diligencias a prevención** y en el art. 7.1 LRCSCVM -según redacción dada por la Ley 35/2015- interpretado en el Dictamen 3/2016 citado (pág. 8), **informes frente a la alternativa atestados**. (...).

Mediante el análisis de las pruebas y las declaraciones de los testigos e implicados se evalúa si el siniestro supone imprudencia leve, menos grave o grave ... y si se debe continuar con un proceso penal.

En caso contrario siempre queda abierta la vía civil, pero con el requisito que quien se sienta perjudicado inicie el procedimiento mediante demanda, a partir de ello se abre la vía civil, que es la que va a dirimir las indemnizaciones que puedan corresponder a las compañías aseguradoras, que podrán “repetirlas” a sus asegurados en el caso de conducir sin permiso de conducción o bajo la influencia de drogas o alcohol, o incluso de ambos.

Conviene destacar que no siempre se puede “repetir” (acabamos de ver dos motivos por los que las aseguradoras pueden intentar que el cliente pague la totalidad de la indemnización), en otros casos se aplicará la “regla de equidad”, como, por ejemplo, en el caso de las compañías de seguros que exigen a sus clientes tener más de dos años de antigüedad en el permiso o tener, al menos, 25 o 26 años cumplidos.

d) «Vehículo de auxilio en vías públicas»: conforme a la definición establecida en el punto 05 del apartado D del anexo II del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

e) «Operación de auxilio en vías públicas»¹¹⁵⁰: la acción concreta que desarrolla un vehículo de auxilio en vías públicas y su operario con objeto de proceder al auxilio y rescate de un vehículo inmovilizado en la vía.

f) «Posición operativa»: la ubicación donde un vehículo y el operario de auxilio se encuentran en las vías públicas.

g) «Zona de recogida»: la ubicación donde se encuentra el vehículo que debe ser objeto de auxilio.

h) «Destino final»: la ubicación donde un vehículo y su operario de auxilio en vías públicas depositarán un vehículo objeto de auxilio, para su posterior reparación o continuación de otras labores.

i) «Tercero»: empresa responsable de comunicar el geoposicionamiento dinámico del vehículo y los estados durante la operación de auxilio a la autoridad competente en materia de regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico, para su publicación en el punto de acceso nacional en materia de tráfico y movilidad.

Definiciones contenidas en el Real Decreto 892/2024, de 10 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos.

A los efectos previstos en este reglamento se entenderá por:

- 1. Vehículo histórico (VH):** todo vehículo reconocido expresamente como tal por la Administración por reunir todas las condiciones exigidas en el presente reglamento.
- 2. Clasificación de VH:** procedimiento administrativo, iniciado por la persona titular de un vehículo o por quien acredite suficientemente su propiedad por cualquier medio comúnmente admitido en Derecho, que finaliza tras la matriculación o el cambio de servicio a vehículo histórico, previa comprobación del cumplimiento de los requisitos exigidos en este reglamento.
- 3. Grupo de vehículo:** cada una de las dos clases A y B en las que se dividen los vehículos, por su situación administrativa, según este reglamento, con carácter previo a la solicitud de clasificación como vehículo histórico.
- 4. Servicio Técnico de Vehículos Históricos:** entidad de inspección con capacidad para evaluar y emitir informes técnicos y certificados sobre vehículos que pueden ser clasificados como históricos, que ha de cumplir los requerimientos para su constitución establecidos en este reglamento.
- 5. Informe técnico del Servicio Técnico de Vehículos Históricos:** documento emitido por un Servicio Técnico de Vehículos Históricos tras el previo examen e inspección de un vehículo, valorando su antigüedad, originalidad, características técnicas y estado de conservación conforme se dispone en este reglamento.
- 6. Entidad Relacionada con Vehículos Históricos:** entidad legalmente constituida cuyos fines estatutarios sean los de preservar, proteger y promover el Patrimonio Histórico de Automoción fomentando el uso y la conservación de los vehículos históricos.

¹¹⁵⁰ El art. 4.1 de este RD 159/2021 amplía el concepto de operación de auxilio en vías públicas: La operación de auxilio comprenderá el tiempo y las distancias necesarias entre la posición operativa, zona de recogida y destino final definidos en el artículo 2 del presente real decreto. La operación de auxilio comenzará en el punto donde el vehículo de auxilio se encuentre en posición operativa.”

Es en su art. 6 donde se dota de prioridad a esa “operación de auxilio”. Así señala: “a) Tendrán preferencia de paso sobre los demás vehículos y otros usuarios de la vía cuando se hallen en servicio de auxilio.”

7. Certificado de Entidad Relacionada con Vehículos Históricos: documento acreditativo de la concurrencia de los requisitos exigidos en este reglamento, que esté firmado por el presidente/a o representante legal de la entidad que figure inscrito en el correspondiente registro de asociaciones.

8. Matriculación ordinaria: aquella que, con independencia del formato en el que resulte y de la categoría a la que pertenezca el vehículo, realice la Dirección General de Tráfico, con excepción de los expedientes relativos a matrículas diplomáticas y demás de carácter temporal. De forma no exhaustiva, quedan incluidos dentro de la matriculación ordinaria los ciclomotores y los vehículos agrícolas.

9. Uso ocasional: la circulación del vehículo histórico que no exceda de noventa y seis días al año.

Definiciones contenidas en la Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible.

Artículo 2. Definiciones.

1. Con carácter general, a los efectos de esta ley, se entenderá por:

a) Accesibilidad: condición que han de reunir los medios, infraestructuras y servicios de transporte para poder ser utilizados y comprendidos por todas las personas, con independencia de sus circunstancias de discapacidad, edad, salud, sexo, género, situación socioeconómica o cualquier otra característica de similar relevancia a las anteriores, en los términos más amplios de autonomía, seguridad, comodidad y asequibilidad.

b) Aplicación de movilidad como servicio: herramienta digital que integra información sobre la oferta de transporte en distintos modos y la pone a disposición de forma individualizada, de forma que el usuario puede decidir las etapas de su viaje optimizando entre los distintos parámetros que proporciona la aplicación, por ejemplo, tiempo, coste, emisiones de CO₂ o maximización de etapas de movilidad activa.

c) Área o entorno metropolitano: área geográfica urbanizada con un elevado grado de interacción entre sus núcleos urbanos en términos de desplazamientos, actividad económica, profesional u otra requerida para el acceso a servicios comunitarios o de interés general, así como relaciones cotidianas que actúa como una unidad funcional desde el punto de vista de la movilidad, afectando a varios términos municipales.

d) Autoridad de transporte metropolitano: entidad administrativa que asume las competencias de más de una administración, creada a través de cualquiera de los instrumentos jurídicos previstos en la normativa vigente, con objeto de realizar o facilitar la gestión integrada del transporte en el área metropolitana correspondiente, incluidos los consorcios de transporte.

e) Autoridad de Transporte Público Urbano (ATPU): Administración pública o entidad pública vinculada, responsable de la planificación y gestión del sistema de transporte público de su competencia en ámbito urbano.

f) Carril, vía o plataforma reservada: infraestructura para el transporte terrestre reservada al uso exclusivo de determinados vehículos, como bicicletas o ciclos, autobuses o autocares, tranvías o metros ligeros, taxis o vehículos con un número mínimo de ocupantes o de bajas emisiones.

g) Conectividad: cualidad de un punto o territorio que expresa en qué medida un sistema de transportes permite alcanzar el destino en condiciones de seguridad, comodidad e igualdad, y de la forma más autónoma y rápida posible.

h) Costes externos: costes económicos asociados al transporte y la movilidad que no se reflejan en el precio y que no se tienen en cuenta en la ordenación y gestión de la actividad, ni en las decisiones que toman los agentes económicos que operan en ella.

Se podrán considerar costes externos, entre otros, los derivados de accidentes, congestión, contaminación atmosférica, contaminación de las aguas, cambio climático, ruido, ocupación y fragmentación del territorio, pérdida de biodiversidad, reducción de la conectividad ecológica y deterioro de la naturaleza, generación de desigualdad social.

i) Estación de recarga para vehículos eléctricos: infraestructura de acceso público diseñada expresamente para albergar instalaciones y servicios destinados a la recarga ultrarrápida de vehículos eléctricos. Su espacio puede estar compartido con otras instalaciones y servicios destinados a la cobertura de las necesidades de la circulación siempre y cuando se realice bajo las condiciones de seguridad que indique la legislación sectorial vigente. Representa una figura estratégica en el proceso de electrificación del transporte en cuyo despliegue colaborarán las diferentes administraciones públicas competentes.

j) Gestión de la demanda de movilidad: políticas, estrategias y planes que influyen en la conducta de las personas para reducir o redistribuir su demanda de viajes con el fin de promover una movilidad sostenible.

k) Gran centro de actividad: lugar o ubicación donde se desarrolla o concentra más intensamente un determinado trabajo o tarea, como la atención sanitaria, educación y formación, ocio, deporte, comercio, industrial y transporte, por agrupar centros de trabajo de diferentes empresas o implicar la asistencia de muchas personas usuarias, en la que se genera mayor intensidad en la movilidad, además de la correspondiente a las propias personas trabajadoras, en general o en determinadas puntas horarias.

l) Importe total de una actuación completa: se entenderá como el coste total estimado de la obra, incluido, en todo caso, el de los servicios afectados, así como los gastos generales, el beneficio industrial, la estimación del coste de las expropiaciones y el porcentaje correspondiente a los trabajos de conservación o enriquecimiento del Patrimonio Histórico Español.

m) Movilidad activa: desplazamiento de las personas en medios no motorizados o utilizando la actividad física humana, como caminar o desplazarse en bicicleta o ciclo.

n) Movilidad inclusiva: es aquella que tiene por objetivo garantizar el acceso a los servicios de transporte y la movilidad en general a todos los ciudadanos y las ciudadanas sin que exista menoscabo por situaciones de discapacidad, nivel de renta, lugar de residencia, edad, sexo, género, o pertenencia a un determinado grupo social.

ñ) Movilidad sostenible: aquella que se satisface en un tiempo y con un coste razonables, tanto para el usuario como para el conjunto de la sociedad, estructurándose en torno a un sistema de transportes seguro y eficaz, que permite un acceso equitativo e inclusivo y en el que se reducen y limitan los efectos adversos del transporte sobre el medioambiente y la salud, en particular: la emisión a la atmósfera de gases de efecto invernadero y otros contaminantes, el ruido, el consumo de recursos no renovables, la ocupación de suelo, la pérdida de biodiversidad, la fragmentación de hábitats y la reducción de la conectividad ecológica y fomentando la movilidad y el transporte cero emisiones.

o) Nodo Logístico: área geográfica de intercambio modal de mercancías donde se realizan actividades que aportan valor añadido a la cadena de transporte, tales como la manipulación, el procesamiento y, en su caso, el almacenamiento de la mercancía. El concepto de nodo logístico

engloba las terminales de transportes de mercancías, los centros de transporte por carretera, las instalaciones ferroviarias de intercambio modal, los cargaderos ferroviarios de titularidad privada, los puertos y sus terminales ferroportuarias, los puertos secos y terminales marítimas interiores, las zonas de actividades logísticas, los centros de carga aérea, los nodos para distribución urbana de mercancías y todos aquellos nodos con otras denominaciones que cumplan los criterios anteriores.

p) Nodos de servicios de movilidad: instalaciones de intercambio multimodal o de medio de transporte, estratégicamente ubicadas, que responden a criterios de funcionalidad, accesibilidad universal, digitalización y sostenibilidad ambiental y que se configuran como puntos de conexión y transbordo de personas, en particular con el transporte público colectivo, los servicios de movilidad compartida, los desplazamientos a pie, en bicicleta o mediante vehículos de movilidad personal, con el objetivo de facilitar la intermodalidad, optimizar los desplazamientos y fomentar una movilidad sostenible, accesible y menos dependiente del vehículo privado.

q) Plan de movilidad sostenible de entidades locales: instrumento de planificación que recoge un conjunto de actuaciones dentro de un determinado ámbito territorial cuyo objetivo es implantar modelos de movilidad y formas de desplazamiento con menor impacto ambiental, como el transporte público, los servicios de movilidad compartida y colaborativa, y la movilidad activa.

r) Plan de movilidad sostenible simplificado de entidades locales: instrumento de planificación de la movilidad concebido para los municipios de menos de 50.000 habitantes que, sin incluir necesariamente el contenido completo de un plan de movilidad sostenible, permita de manera ágil y sencilla realizar un diagnóstico y adoptar las medidas específicas para fomentar una movilidad con menor impacto ambiental que mejor se adapten a la situación específica del municipio correspondiente, considerando distintos modos de transporte sostenible, incluida la movilidad activa.

s) Plan de movilidad sostenible al trabajo: conjunto de medidas impulsadas por la Dirección del centro de trabajo y elaboradas en el marco de la negociación colectiva, cuyo objeto es racionalizar los desplazamientos al lugar donde se desarrolla la actividad de los empleados, clientes, proveedores y visitantes.

t) Pobreza de transporte: incapacidad o dificultad de las personas y los hogares para hacer frente a los costes del transporte público o privado, o su falta de acceso o su acceso limitado al transporte necesario para acceder a servicios y actividades socioeconómicos esenciales en condiciones suficientes para una buena calidad de vida, teniendo en cuenta el contexto social y territorial.

u) Servicios de transporte público de personas a la demanda: aquellos que se prestan por cuenta ajena, previa solicitud del usuario, pudiendo estar sujetos o no a un itinerario, calendario y horario prefijado y son desempeñados en el marco de un contrato público con cualquier clase de vehículo.

v) Servicios de movilidad de conexión al ferrocarril: servicios de movilidad por carretera especialmente concebidos para permitir el enlace con un servicio ferroviario.

w) Servicios de movilidad compartida: servicios consistentes en la puesta a disposición de las personas usuarias de vehículos para su alquiler sin el conductor o la conductora por periodos de tiempo normalmente cortos. Se incluyen en esta categoría entre otros, el «carsharing», «motosharing», bicicleta compartida, patinetes u otros vehículos de movilidad personal.

x) Servicios de movilidad colaborativa o «carpooling»: servicios en los que varias personas usuarias comparten en un mismo viaje un vehículo de turismo, efectuados a título no oneroso, excepto, en su caso, por la compartición de gastos. Las personas usuarias se ponen en contacto a través de una plataforma de intermediación, pudiendo las empresas que realizan esta actividad de

intermediación hacerlo a título oneroso. A efectos de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación del Transporte Terrestre, los servicios de movilidad colaborativa son transportes privados particulares.

y) Sistema de gestión: conjunto de elementos de una organización interrelacionados o que interactúan para establecer objetivos, políticas y los procesos necesarios para el logro de estos objetivos. Los elementos del sistema incluyen la estructura de la organización, los roles y las responsabilidades, la planificación, la conservación y la operación, la evaluación y la mejora del desempeño.

z) Sistema de gestión ambiental: parte del sistema de gestión usada para gestionar aspectos ambientales, asegurando el cumplimiento de los requisitos legales en materia de medioambiente, identificando los riesgos medioambientales y asistiendo en la consecución de objetivos.

Amando Baños Rodríguez

con la colaboración de Jordi Morales Dumanjó

COMENTARIOS AL TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL

Revisados y actualizados a 1 de enero de 2026

TOMO II

Comentarios al articulado, infografías, tablas y bibliografía

El texto analizado es el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Incluye referencias a otras normas que afectan al tráfico y a la seguridad vial y también se encuentra derecho comparado de otros países.

Al actualizarse muy a menudo, se puede solicitar la última versión en el correo: amando@mundo-r.com

También se pueden consultar otros trabajos relacionados con la seguridad vial y los transportes en www.todosobretrafico.wordpress.com

1989. PRIMERA LEY

LEY DE BASES¹ SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL² DE 1989.³

Hasta su publicación la normativa de tráfico se regía por el Código de la Circulación de 1934, que era una **norma de rango reglamentario** y que había tenido como misión, tal como señalaba su **Disposición Preliminar**: **“Unificar los distintos Reglamentos (es decir, no unificaba leyes) y disposiciones dictadas hasta la fecha y amoldándolos a los convenios internacionales⁴”**.

En la Disposición Preliminar, establecía el objeto del código, que era:

“El presente Código de Circulación, establece las bases, requisitos y reglas a que deberá sujetarse el tránsito de peatones, vehículos y semovientes por las vías públicas de España, unificando los distintos reglamentos y disposiciones dictadas hasta la fecha y amoldándolos a los convenios internacionales y a las necesidades que crea el progresivo desarrollo de la circulación de vehículos de motor mecánico.”

El Código estaba estructurado en dieciocho capítulos y conteniendo un total de 340 artículos, con seis anexos.

Su carácter de reglamento técnico independiente, sin conexión con alguna ley, no se adecuaba debidamente a las nuevas exigencias derivadas de la Constitución de 1978.

Hay que tener en cuenta que el artículo 25 CE indica: **“Nadie puede ser condenado o sancionado por acciones u omisiones que en el momento de producirse no constituyan delito, falta⁵ o infracción administrativa, según la legislación vigente en aquel momento”**.

¹ Las Bases son las siguientes:

Base primera: Objeto; **Base segunda:** Competencias; **Base tercera:** Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial; **Base cuarta:** Normas de circulación; **Base quinta:** Señalización; **Base sexta:** Autorizaciones administrativas; **Base séptima:** Medidas cautelares; **Base octava:** Infracciones y sanciones administrativas en materia de tráfico y seguridad de la circulación vial y **Base novena:** Procedimiento sancionador.

² El título de la Ley además de “tráfico y circulación de vehículos a motor”, incluye “seguridad vial”. Eso hace que muchas veces se denomine, para simplificar, como Ley de Tráfico o como Ley de Seguridad Vial. **Esta ley no ha sido derogada** e incluso el Texto Refundido 6/2015 tiene que seguir respetándola.

³ Buena parte del contenido de esta introducción previa al texto de la Ley, (y otros comentarios dispersos por este trabajo), está inspirado en las obras de **Tomás Cano Campos**, Catedrático de Derecho Administrativo de la Universidad Complutense, que figuran en la bibliografía al final de este trabajo y que recomiendo a quienes quieran conocer la normativa de tráfico en profundidad.

También en esta edición de los comentarios ha colaborado activamente **Jordi Morales Dumanjón**, Técnico en I+D de siniestros viales y Delegado de P(A)T en Girona, quién se tomó el trabajo de repasar todo el contenido y sugerir numerosos cambios y mejoras.

⁴ Los convenios internacionales a los que se refería eran los de París, de 24 de abril de 1926: el Convenio para la circulación internacional por carreteras, ratificado por España el 7 de marzo de 1927, publicado en la “Gaceta de Madrid”, el 26 de marzo de 1927 y con entrada en vigor el 7 de marzo de 1928 y el Convenio Internacional para la circulación de automóviles, ratificado por España el 24 de octubre de 1929, publicado en la “Gaceta de Madrid” el 22 de marzo de 1930 y con entrada en vigor el 24 de octubre de 1930. Estos convenios se complementaron +- con el Convenio sobre unificación de señalamiento en carreteras, firmado en Ginebra el 30 de marzo de 1931, ratificado por España el 18 de marzo de 1933 y publicado en la “Gaceta de Madrid”, el 5 de abril de 1933.

⁵ El 1 de julio de 2015 entró en vigor la reforma del Código Penal, operada por la Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, que supuso la desaparición de las denominadas faltas que se aplicaban a los hechos delictivos de carácter leve y que fueron sustituidas, en muchos casos, por los nuevos “delitos leves”.

Es decir, no se podía alterar su régimen sancionador ya que no se respetaría el principio de legalidad contemplado en la Constitución.

Por otra parte, una de las manifestaciones más importantes de la libertad de circulación no podía ser regulada con una norma de carácter reglamentario, como tampoco podía servir de justificación para atribuir determinadas potestades a la Administración que limitaban la esfera de actuación de los particulares en la materia (normas de comportamiento, autorizaciones, órdenes, medidas de restablecimiento de la legalidad, sanciones, etc.).

Una vez promulgada la Constitución, se planteó el problema de la inconstitucionalidad del Código de la Circulación, pero éste quedaba fuera de la “reserva de Ley” establecida por la Constitución y en tal sentido se debe citar la Sentencia del Tribunal Constitucional de 7 de mayo de 1981, según la cual la reserva absoluta de la ley no incide en disposiciones o actos nacidos al mundo del Derecho con anterioridad al momento en que la Constitución fue promulgada. Es evidente que sólo hubieran quedado derogadas del Código aquellas disposiciones preconstitucionales que se hubieran encontrado enfrentadas abiertamente a la misma o no hubieran podido ser interpretadas con arreglo a la Constitución por ser de un contenido incompatible con ella, por lo que el tratamiento de la reserva de la Ley por el Tribunal Constitucional permitió el mantenimiento en vigor del Código de la Circulación, como Reglamento de la Ley, en todos aquellos aspectos que, interpretados conforme a la Constitución, no se oponían materialmente a ella, hasta que se dictó la nueva regulación.

El **artículo 19 CE**, dentro de la sección 1ª del Capítulo II, dedicada a los derechos fundamentales, señala que *“los españoles tienen derecho a elegir libremente su residencia y a circular⁶ por el territorio nacional”*.

El derecho de libre circulación se ejercita sobre un elemento físico, que es la vía pública y muchas veces se hace sobre un vehículo cuya utilización es necesario regular exigiéndole además determinados requisitos y, además, quien lo conduce ha de superar, salvo excepciones, determinados trámites.

El **artículo 81 CE** pareciera indicar que la regulación de la circulación tendría que ser objeto de una ley orgánica ya que indica: *“Son Leyes orgánicas **las relativas al desarrollo de los derechos fundamentales y de las libertades públicas...**”*

Pero no es necesario, ya que el **artículo 53 CE** dispone que los *“los derechos y libertades reconocidos en el Capítulo II del presente Título vinculan a todos los poderes públicos. **Sólo por Ley** (no exige que sea orgánica), que en todo caso deberá respetar su contenido esencial, podrá regularse el **ejercicio de tales derechos y libertades...**”*

Según la STC 6/1982 de 22 de febrero de 1982, el instrumento de la LO no puede extremarse hasta el punto de convertir el Ordenamiento Jurídico entero en una mayoría de leyes orgánicas, ya que es difícil concebir una norma que no tenga una conexión, al menos remota, con un derecho fundamental.

El Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprobó, en desarrollo de la Ley de Bases, el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y

⁶ El derecho a circular, al no estar limitado, debe interpretarse como derecho a utilizar cualquier medio o forma que permita ejercerlo: a pie, en automóvil, en tren, en avión...

Seguridad Vial (sustituido en la actualidad por el Texto Refundido),⁷ no regulaba ese derecho fundamental sino una de sus modalidades de ejercicio, la de circular, con cualquier medio, por las vías públicas o de uso público, por lo que no sería de aplicación el artículo 81 CE sino el 53 CE que exige una ley, pero no obliga a que sea orgánica.

En su preámbulo señalaba que “el fenómeno del **tráfico de vehículos a motor**⁸ se ha generalizado y extendido de tal manera que puede afirmarse que forma parte de la vida cotidiana y que se ha transformado en **una de las expresiones más genuinas del ejercicio de la libertad de circulación**. Pero, al efectuarse de forma masiva y simultánea, lleva consigo una serie de problemas que es necesario **regular** para que **aquel ejercicio** no lesione intereses individuales o colectivos que deben ser objeto de protección pública”.

Por eso ese derecho a la libertad de circulación tiene que compaginarse con el **derecho a la seguridad** establecido en el art. 17.1 CE.

Otro precepto constitucional en el que se regula el derecho a circular –evitando que se obstaculice ese derecho- es el **artículo 139**. En él, tras señalar que “*todos los españoles tienen los mismos derechos y obligaciones en cualquier parte del territorio del Estado*” se añade: “**Ninguna autoridad podrá adoptar medidas que directa o indirectamente obstaculicen la libertad de circulación y establecimiento de las personas y la libre circulación de bienes en todo el territorio español**”.

Son fundamentales también los **Tratados Internacionales**⁹ contemplados en los **artículos 93 al 96 de la Constitución**, ya que algunas de las disposiciones que de ellos emanan son de aplicación directa en nuestra legislación. Así ocurre con los **Reglamentos de la UE** ya que son actos jurídicos definidos por el artículo 288 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFEU) que **revisten un alcance general, son obligatorios en todos sus elementos y son directamente aplicables en todos los países de la Unión Europea**.

⁷ El art. 1b) informa que regula no sólo la circulación de vehículos sino también la de peatones y animales.

⁸ Vemos como nuestra primera Ley de Seguridad Vial (1990) ya comete, en su Preámbulo, el error de referirse únicamente a los vehículos de motor. Aunque un Preámbulo no tenga valor normativo, sin embargo, informa sobre la calidad del contenido de la Ley.

La STC 31/2010, en la que resuelve uno de los recursos de inconstitucionalidad interpuestos contra el Estatuto de Autonomía de Cataluña, profundiza en el estudio de la eficacia jurídica del preámbulo de las leyes. Tras citar la STC 36/1981 e insistir en la falta de valor normativo de los preámbulos, realiza una puntualización: “**Ahora bien, carencia de valor normativo no equivale a carencia de valor jurídico**, del mismo modo que la imposibilidad de erigirse en objeto directo de un recurso de inconstitucionalidad no supone que los preámbulos sean inaccesibles a un pronunciamiento de nuestra jurisdicción en tanto que posible objeto accesorio de un proceso referido principalmente a una disposición normativa”. Se observa así que el Alto Tribunal reconoce a los preámbulos una importancia bastante como para poder ser objeto de impugnación e interpretación ante la jurisdicción constitucional.

⁹ La definición de Tratado la encontramos en el Convenio de Viena sobre el Derecho de los Tratados, adoptado el 23 de mayo de 1969 cuyo Instrumento de adhesión por España fue publicado en el BOE núm. 142, de 13 de junio de 1980 y esa definición es la misma que consta en la Ley 25/2014, de 27 de noviembre, de Tratados y otros Acuerdos Internacionales (BOE núm. 288, de 28 de noviembre) se define «**tratado internacional**» como el acuerdo celebrado por escrito entre España y otro u otros sujetos de Derecho Internacional, y regido por el Derecho Internacional, ya conste en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos y cualquiera que sea su denominación.

Por otro lado, el **artículo 149.1. 21ª CE** establece que **el Estado tiene competencia exclusiva** sobre tráfico y circulación de vehículos a motor¹⁰.

Para concretar esta competencia exclusiva en materia de tráfico, el primer paso normativo fue utilizar la técnica de la Ley de Bases¹¹ para legislar, con fundamento en el **artículo 82** de la Constitución que establece que **las Cortes podrán delegar en el Gobierno la potestad de dictar normas con rango de ley sobre materias determinadas**, no incluidas en el artículo anterior, y que la delegación legislativa deberá otorgarse **mediante una Ley de Bases**, cuando su objeto **sea la formación de textos articulados**.

De esta forma, el Congreso de las Diputadas mediante **la Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de vehículos a Motor y Seguridad Vial**¹², (BOE núm. 178, de 27 de julio) autorizó al Gobierno para que aprobara, en el plazo de un año¹³, un texto articulado como instrumento normativo idóneo que permitiera revestir de rango legal las disposiciones en materia de circulación de vehículos, las cuales, hasta la fecha, únicamente venían establecidas de forma general en el Código de la Circulación, que como vimos era un Reglamento.

Antes de su aprobación por el Gobierno, el Decreto Legislativo fue dictaminado por el Consejo de Estado¹⁴, tal como obligaba la Disposición Adicional Segunda de la Ley de Bases. Esta Disposición

¹⁰ La redacción es defectuosa ya que no queda claro que tenga competencia exclusiva sobre la circulación de peatones, ciclos y vehículos de tracción animal, e incluso sobre tranvías y ciclomotores ya que, en la ley de desarrollo de este artículo, que es actualmente el TRLTSV, no los considera vehículos de motor, aunque actualmente los ciclomotores han pasado a ser vehículos de motor por el Reglamento (UE) 168/2013.

El texto indica que “tráfico” y “circulación” son dos aspectos distintos, ya que si fueran iguales bastaba que dijese “tiene competencia exclusiva sobre circulación de vehículos de motor”. El término “tráfico” permite que se pueda añadir cualquier desplazamiento en la vía de otros vehículos, personas o animales.

La STC 203/1992 añade al “núcleo de la materia” a todos ellos, por cuando también menciona a todos los vehículos, sus elementos de seguridad y a los peatones y animales.

¹¹ Es interesante observar que una ley de bases no tiene artículos sino bases que en el caso de la Ley de Bases de Tráfico vimos que son nueve, y que un texto articulado recibe ese nombre porque tiene artículos.

¹² Vemos que el Art. 149.1. 21ª CE sólo se refiere a tráfico y circulación de vehículos de motor como competencia exclusiva del Estado y no a la seguridad vial, que entendemos que no es una materia distinta, ya que está incluida junto al tráfico y a la circulación de vehículos a motor en el objeto de la Ley, contenido en su artículo 1. También la redacción actual del Código Penal convalida esta opinión al dedicar un Capítulo a los “Delitos contra la Seguridad Vial” en lugar del anterior “Delitos contra la seguridad del tráfico” término que se sigue manteniendo en las sucesivas reformas de la Ley de Enjuiciamiento Criminal (aunque esta ley también utiliza en su texto el término “seguridad vial”).

Por su parte, la Comisión que se ocupa del tráfico en el Congreso de los Diputados se denomina “Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible”.

Por su parte, el Tribunal Constitucional resolviendo conflicto positivo de competencias estableció que la “la seguridad vial comprende tanto la seguridad activa como la pasiva y, dentro de ésta, la protección de conductores y pasajeros” y que “ambas dimensiones son elementos indisolubles de la seguridad del tráfico y circulación, pues es innegable la repercusión que un accidente o fallo de seguridad en el interior de un vehículo, que afecte a las personas que en él viajan (tanto conductor como pasajeros) puede tener en la conducción del mismo, así como en otros vehículos de su entorno” (SSTC 181/1992, de 16 de noviembre, F. 3).

¹³ El art. 82 CE establece: “3. La delegación legislativa habrá de otorgarse al Gobierno de forma expresa para materia concreta y con fijación del plazo para su ejercicio. La delegación se agota por el uso que de ella haga el Gobierno mediante la publicación de la norma correspondiente. No podrá entenderse concedida de modo implícito o por tiempo indeterminado. Tampoco podrá permitir la subdelegación a autoridades distintas del propio Gobierno”. Es decir, al gobierno en bloque, no al Presidente, los Vicepresidentes o los Ministros.

¹⁴ La Ley Orgánica 3/1980, de 22 de abril, del Consejo de Estado, establece en el art. 21.3 que el Consejo de Estado en pleno deberá ser consultado en los proyectos de decretos legislativos. Se trata de un dictamen

Adicional establecía controles a posteriori del Decreto Legislativo que aprobase el Gobierno para verificar la adecuación del mismo a las Bases, de acuerdo con el **artículo 82.6 CE**, que contempla la posibilidad de que las leyes de delegación puedan establecer fórmulas adicionales de control.

Primero debía ser “conocido” por la Comisión de Justicia e Interior del Congreso de los Diputados y posteriormente por el Pleno del Congreso que no se conformaría con “conocerlo” sino que tenía que “verificar” que se ajustaba a lo previsto en la Ley de Bases.

Una Ponencia del Congreso elaboró un informe considerando que el Gobierno había hecho un uso adecuado de la delegación. Este informe fue examinado por la Comisión de Justicia e Interior y el Pleno del Congreso de los Diputados aprobó, en su sesión de 12 de julio de 1989, de manera definitiva y de conformidad con lo establecido en el **art. 90 CE** el proyecto de Ley de bases sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Pero eso no impide el control a posteriori que pueden efectuar los Tribunales Contenciosos-Administrativos, cuando alguien demanda que se realice ese control por apreciar la existencia de un exceso en los términos en los que fue constituida la delegación o un defecto de forma en su elaboración.

La delegación legislativa también es susceptible de control de constitucionalidad por parte del Tribunal Constitucional, ya que no deja de ser una Ley y en ese caso comprobaría si infringe o no lo dispuesto en la CE.

El **artículo único** de la Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial establecía que: *“Se autoriza al Gobierno para que, a propuesta del Ministro del Interior y previo dictamen del Consejo de Estado, apruebe, en el plazo de un año, el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, con sujeción a los principios y criterios que resultan de las siguientes Bases...”*

- **La delegación legislativa constaba de manera expresa** (*“se autoriza al Gobierno para que ... apruebe ... el Texto Articulado...”*)
- **Se establecía la materia concreta** (*“el Texto Articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial”*)
- **Se determinaba un plazo preciso para el ejercicio de la delegación** (*“para que... apruebe, en el plazo de un año...”*)
- **Se delimitaban con suficiente precisión el objeto y alcance de la delegación legislativa y los principios y criterios que habrían de seguirse en su ejercicio** (*las nueve bases, una disposición transitoria y dos disposiciones adicionales, determinando la primera de esas bases que el objeto es “establecer una regulación legal en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial”*).

La justificación del porqué de la utilización del instrumento normativo previsto en el art. 82 de la Constitución, queda justificada en el preámbulo de la propia Ley 18/1989:

preceptivo, aunque no es vinculante. La propia Ley de Bases se hacía eco de esta previsión al señalarlo en el apartado 1 de la disposición adicional segunda. El Dictamen del Pleno se dio a conocer el 22 de febrero de 1990.

- **Para revestir de rango legal la materia de tráfico¹⁵.**
- **Para amparar el ejercicio de la potestad sancionadora de la Administración** en la ordenación del tráfico, dando cumplimiento al artículo 25.1 de la Constitución que establece que *“nadie puede ser condenado o sancionado por acciones u omisiones que en el momento de producirse no constituyan delito, falta (ahora, delito leve) o infracción administrativa, según la legislación vigente (exige una ley) en aquel momento”*.
- **Para permitir que el Gobierno en el desarrollo de la misma,** disponga de un instrumento normativo idóneo como es el Decreto Legislativo, para adaptar la regulación objeto de la Ley de Bases y, con el alcance en ella previsto, a la multiplicidad de supuestos que la ordenación del tráfico comporta.

Se consideró que, debido a la complejidad técnica de la regulación sobre el tráfico y la seguridad vial, era más conveniente establecer unas bases para su regulación legal, que someter la normativa en todos sus extremos a la consideración de las Cortes Generales.

Es importante destacar que la Ley de Bases no ha sido derogada.

Por otro lado, y como vimos, el **artículo 149.1. 21ª CE** establece que **el Estado tiene competencia exclusiva** sobre tráfico y circulación de **vehículos a motor**.

Entonces nos podemos preguntar quién tiene la competencia sobre los vehículos que no son de motor, como es el caso de los ciclos, los tranvías o los vehículos de tracción animal.

El mismo artículo 149, en su apartado 3, dispone lo siguiente:

“3. Las materias no atribuidas expresamente al Estado por esta Constitución podrán corresponder a las Comunidades Autónomas, en virtud de sus respectivos Estatutos. La competencia sobre las materias que no se hayan asumido por los Estatutos de Autonomía corresponderá al Estado, cuyas normas prevalecerán, en caso de conflicto, sobre las de las Comunidades Autónomas en todo lo que no esté atribuido a la exclusiva competencia de éstas. El derecho estatal será, en todo caso, supletorio del derecho de las Comunidades Autónomas.”

Es decir, las CC.AA. parece que podrían haber reclamado en sus estatutos las competencias sobre los vehículos que no son de motor, pero no lo han hecho y por eso siguen correspondiendo al Estado.

Sin embargo, el texto refundido, Ley 6/2015 señala que regula la circulación de “todos los vehículos”. Esto último encuentra soporte en el Prontuario de Jurisprudencia Constitucional (pág. 416 y ss. de la Edición de 2021) sobre la competencia exclusiva del Estado en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor que figura en el art.149.1.21ª CE, en el Apdo II, subapartados a y b:

“(…) Las actividades públicas relativas a la ordenación del desplazamiento o circulación por las vías públicas de vehículos, peatones y animales (que en el fundamento jurídico 2 de la STC 203/1992, de 26 de noviembre, se califican como “núcleo fundamental” de esta materia), así

¹⁵ Esta excusa no era válida ya que se podía haber aprobado con una ley ordinaria, pero se prefirió utilizar una Ley de Bases.

como aquellas otras “actividades conexas” que, por razones de finalidad con las primeras, tienden a garantizar de forma directa e inmediata la “seguridad vial activa y pasiva” (...).

1990. SEGUNDA LEY

TEXTO ARTICULADO DE LA LEY SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR¹⁶ Y SEGURIDAD VIAL.

El Gobierno utilizó la autorización de las Cortes, de acuerdo con el art. 82 CE, para elaborar el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo (BOE núm. 63, de 14 de marzo), conteniendo el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, de acuerdo con los principios y criterios contenidos en la Ley de Bases 18/1989.

CARACTERÍSTICAS DEL TEXTO ARTICULADO

La Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial abandonó ya en su redacción inicial la anterior concepción puramente policial¹⁷ de actuación de la Administración, para pasar a un planteamiento activo de la misma **orientada a promover la seguridad de la circulación y la prevención de accidentes**, tanto en carretera como en zonas urbanas, al constituir estos accidentes una innegable secuela negativa del tráfico, tanto en el plano económico y social como en el de la salud y bienestar público.

En cuanto a su estructura y contenido, si la comparamos con el Código de 1934, que tenía 304 artículos, la LTSV tenía inicialmente y sigue teniendo pocos artículos, lo que la hace muy parca y concisa, obligando a continuas remisiones reglamentarias. En su redacción original, la LTSV constaba de 84 Artículos, estructurados en seis Títulos, precedido de uno Preliminar, a lo que seguían una Disposición Transitoria, una Derogatoria y otra Final, así como un Anexo que contenía los conceptos relacionados con la circulación vial (conductor, vehículo de motor, parada, estacionamiento, etc.).

La Ley no indicaba cuando entraría en vigor por lo que se aplicó lo dispuesto en el Código Civil que señala en su art. 2: “**Las leyes entrarán en vigor a los veinte días de su completa publicación en el BOE, si en ellas no se dispone otra cosa**”; por ello entró en vigor el día 03.04.1990.

El desarrollo posterior de la ley¹⁸ se realizó mediante una **pluralidad de reglamentos¹⁹**: de circulación, de conductores, de vehículos, de vehículos históricos, de escuelas particulares de

¹⁶ Como vimos no es solamente una ley para vehículos a motor ya que incluye la regulación de la circulación de tranvías, ciclomotores, ciclos y vehículos de tracción animal.

¹⁷ La opinión pública y los medios de comunicación suelen acusar a las Administraciones con competencias en materia de tráfico de tener un afán recaudatorio con las multas de circulación.

El Tribunal Supremo en su Sentencia de 17 de julio de 1987 (Ar. 6893), contemplando un supuesto de desviación de poder, afirma que «no es finalidad fijada por el ordenamiento jurídico para la seguridad del tráfico la de recaudar impuestos. No cabe, pues, adoptar medidas circulatorias con una finalidad recaudatoria que trasciende el ámbito de la pura regulación del tráfico para penetrar en el terreno tributario».

¹⁸ La Ley no quiere entrar en demasiado detalle sobre todos los aspectos del tráfico ya que esa labor se la deja al Gobierno para que lo haga a través de reglamentos de desarrollo de la propia Ley, aprobados por el Consejo de Ministros. Sin embargo, al examinar el TRLTSV vemos que establece pautas de desarrollo en materia de conductores, circulación y procedimiento sancionador, pero apenas se ocupa de los vehículos, de los centros de reconocimiento o de las escuelas particulares de conductores.

¹⁹ Los reglamentos pueden ser impugnados ante la justicia ordinaria. El art. 106 CE dispone que “**Los Tribunales controlan la potestad reglamentaria** y la legalidad de la actuación administrativa, así como el sometimiento de

conductores, de centros de reconocimiento y de procedimiento sancionador, además de numerosos Reales Decretos y Órdenes Ministeriales. La DGT complementa esta normativa con numerosas instrucciones y circulares²⁰.

La Ley fue modificada 21 veces. La Ley 6/2014, de 7 de abril, que contiene la última reforma antes de aprobarse el texto refundido, señalaba en su Disposición Adicional Primera que se autorizaba al Gobierno para aprobar, en el plazo de dieciocho meses a partir de la entrada en vigor de esta ley, un texto refundido en el que se integrasen, debidamente regularizados, aclarados y armonizados, el texto articulado de la Ley sobre Tráfico incluyendo las disposiciones de las leyes modificativas que no se incorporaron a aquél.

ésta a los fines que la justifican". Por su parte, el art. 47 de la Ley 39/2015, del Procedimiento Administrativo Común, establece que, "serán nulas de pleno derecho las disposiciones administrativas que vulneren la Constitución, las leyes u otras disposiciones administrativas de rango superior, las que regulen materias reservadas a la Ley, y las que establezcan la retroactividad de disposiciones sancionadoras no favorables o restrictivas de derechos individuales".

*Se puede interponer **"recurso directo"** ante los órganos de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa (art. 25.1 de la Ley 29/1998) **contra la disposición general que se considera ilegal**, ya que esta jurisdicción controla el sometimiento exacto de la Administración al derecho en todas las actuaciones que realiza en su condición de poder público.*

El plazo para la interposición del recurso, establece el artículo 46.1 de la Ley 29/1998, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, "será de dos meses contados desde el día siguiente al de la publicación de la disposición impugnada o al de la notificación o publicación del acto que ponga fin a la vía administrativa, si fuera expreso. Si no lo fuera, el plazo será de seis meses (ya no existe este plazo por sentencia del TC de 10.04.2014 y ahora no hay límite de tiempo) y se contará, para el solicitante y otros posibles interesados, a partir del día siguiente a aquél en que, de acuerdo con su normativa específica, se produzca el acto presunto". Por lo que, transcurridos los mencionados plazos, ya no se podrá presentar recurso por esta vía.

*Por otro lado, también se pueden recurrir los **actos dictados en aplicación de la disposición reglamentaria** presuntamente ilegal, acudiendo al llamado **"recurso indirecto"**, cuyo fundamento será que tales disposiciones no son conformes a Derecho (artículo 26 de la Ley 29/1998). Asimismo, el **artículo 26.2 de la Ley 29/1998** establece que "la falta de impugnación directa de una disposición general o la desestimación del recurso que frente a ella se hubiera interpuesto **no impiden** la impugnación de los actos de aplicación con fundamento en lo dispuesto en el apartado anterior".*

*La interposición del recurso indirecto se convierte en la única posibilidad de impugnación **cuando ya no sea posible interponer el recurso directo** por haber transcurrido el plazo de interposición del mismo o, en el caso de que el recurso directo hubiese sido en algún momento anterior desestimado. Este recurso no se encuentra delimitado por ningún plazo.*

En este caso, la legitimación del recurrente está limitada a los interesados y además solo podrá aducir cuestiones de ilegalidad material, esto es, que el contenido del reglamento no se ajusta a la ley o a la Constitución, pero no vulneraciones formales o de procedimiento (falta de dictamen preceptivo, omisión de información pública, etc.).

La Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, en su art. 4 establece que, en su calidad de Administraciones públicas de carácter territorial, y dentro de la esfera de sus competencias, les corresponde la potestad reglamentaria. Por ello las ordenanzas en su carácter de reglamento también pueden ser impugnadas.

²⁰ *La DGT está colgando en Internet las circulares e instrucciones que va publicando, abandonando su "secretismo" anterior y también se pueden descargar de numerosas páginas relacionadas con la actividad policial. Sería magnífico que cada 01 de enero publicase en su página web una relación de las que siguen vigentes.*

Es importante que las administraciones den a conocer con facilidad las disposiciones que afectan a los ciudadanos e incluso la que les pueden afectar en el futuro.

La Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en su art. 133 dispone: "(...) en la que se recabará la opinión de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente afectados por la futura norma".

MODIFICACIONES AL TEXTO ARTICULADO DE LA LEY DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL

El texto original de la ley estaba contenido en el **Real Decreto Legislativo 339/1990**, de 2 de marzo (BOE núm. 63, de 14 de marzo), conteniendo el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Esta Ley o sus Anexos fueron modificados 21 veces y fue sustituida por un texto refundido en el que, manteniendo sus contenidos, se han reenumerado sus artículos y cambiado ligeramente de nombre, pero que no deja de ser una reforma de la existente. Estas modificaciones fueron introducidas por:

1. Ley 5/1997, de 24 de marzo (BOE núm. 72, de 25 de marzo),
2. Real Decreto-ley 12/1997, de 1 de agosto (BOE núm. 196, de 16 de agosto),
3. Ley 59/1997, de 19 de diciembre (BOE núm. 304, de 20 de diciembre),
4. Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre (BOE núm. 22, de 26 de enero de 1999),
5. Ley 11/1999, de 21 de abril (BOE núm. 96, de 22 de abril),
6. Ley 43/1999, de 25 de noviembre (BOE núm. 283, de 26 de noviembre),
7. Ley 55/1999, de 29 de diciembre (BOE núm. 312, de 30 de diciembre),
8. Resolución de 22 de octubre de 2001, de la Subsecretaría de Interior (BOE núm. 263, de 2 de noviembre).
9. Ley 19/2001, de 19 de diciembre (BOE núm. 304, de 20 de diciembre),
10. Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre (BOE núm. 306, de 23 de diciembre),
11. Ley 62/2003, de 30 de diciembre (BOE núm. 313, de 31 de diciembre),
12. Ley 17/2005, de 19 de julio (BOE núm. 172, de 20 de julio),
13. Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre (BOE núm. 288, de 1 de diciembre),
14. Ley 18/2009, de 23 de noviembre (BOE núm. 283, de 24 de noviembre),
15. Ley 25/2009, de 22 de diciembre (BOE núm. 308, de 23 de diciembre),
16. Ley 37/2010, de 15 de noviembre (BOE núm. 277, de 16 de noviembre),
17. Real Decreto 303/2011, de 4 de marzo (BOE núm. 55, de 5 de marzo),
18. Real Decreto 776/2011, de 3 de junio (BOE núm. 133, de 4 de junio),
19. Real Decreto-ley 19/2012, de 25 de mayo (BOE núm. 126, de 26 de mayo),
20. Ley 17/2012, de 27 de diciembre (BOE núm. 312, de 28 de diciembre),
21. Ley 6/2014, de 7 de abril (BOE núm. 85, de 8 de abril).
22. Ley 35/2015, de 22 de septiembre (BOE núm. 228, de 23 de septiembre).

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL

Por lo que se refiere al control jurisdiccional de los Decretos Legislativos (texto articulado y texto refundido), **los tribunales ordinarios son los encargados de enjuiciarlos para apreciar si se ajustan o no a la delegación** y, en aquello que no se ajusten, procederán por sí mismos a su inaplicación. Sin perjuicio de este control por la jurisdicción ordinaria, los Decretos Legislativos están sujetos también al control del Tribunal Constitucional, tal como señaló la STC 51/1982, de 18 de julio y reitera la STC 47/1984, de 4 de abril. En ocasiones, sin embargo, el Tribunal Constitucional ha llegado a rechazar la admisión de una cuestión de inconstitucionalidad contra un Decreto Legislativo por entender que el exceso sobre la delegación era materia controlable por la jurisdicción ordinaria y no por el Tribunal Constitucional (ATC 69/1983, de 17 de febrero). En todo caso, es doctrina asentada del Tribunal Constitucional que el control que realiza la jurisdicción ordinaria de la legislación delegada que ha incurrido en exceso de delegación es un control absoluto. Ello significa que, una vez que el órgano jurisdiccional ha determinado que se ha incurrido en ultra vires, no es preciso que el Tribunal Constitucional confirme que se ha producido una pérdida del rango legislativo por parte de la norma en cuestión. La resolución judicial ordinaria es en sí mismo suficiente para que el Decreto Legislativo adquiera rango reglamentario (así, STC 166/2007, de 4 de julio).

Más allá de esta doctrina inicial del Tribunal Constitucional, el artículo 1.1 Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso Administrativa afirma que **los Juzgados y Tribunales del orden contencioso administrativo conocerán de las pretensiones que se deduzcan en relación con los Decretos Legislativos cuando excedan los límites de la delegación**, acogiendo así la línea interpretativa que sostiene la degradación de rango de los Decretos Legislativos que excedan los límites de la Ley de delegación.

De acuerdo con el art. 82 CE, **las Cortes Generales autorizaron al Gobierno**, mediante una Ley ordinaria, en concreto la **Ley 6/2014**²¹ de modificación del texto articulado, **a elaborar un texto refundido** con el objetivo de integrar en un texto único la anterior Ley de Tráfico y Seguridad Vial junto con otras normas que se habían ido publicando y que se encontraban dispersas en varias leyes.

El art. 82 CE establece: “5. La autorización para refundir textos legales determinará el ámbito normativo a que se refiere el contenido de la delegación, **especificando si se circunscribe a la mera formulación de un texto único o si se incluye la de regularizar, aclarar y armonizar los textos legales que han de ser refundidos**”.

Esta autorización contenida en la Disposición Final Segunda de la Ley 6/2014, se plasmó en el Real Decreto Legislativo 6/2015 por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. En la Disposición se especifica que en el texto refundido se van a regularizar, aclarar y armonizar tanto el contenido del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado

²¹ Esta norma se entiende implícitamente derogada por la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, texto refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre. Tengamos en cuenta que el art. 82.3 CE dispone: “La delegación se agota por el uso que de ella haga el Gobierno mediante la publicación de la norma correspondiente”.

por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, como las leyes que lo han modificado, incluidas las disposiciones de las leyes modificativas que no se incorporaron a aquél.

El texto refundido comienza con una Exposición de Motivos, a la que sigue un artículo único que trata de la aprobación del propio texto refundido. Seguidamente viene la disposición adicional primera sobre referencias normativas, luego la disposición adicional segunda indicando que la aprobación de este texto no podrá generar incremento de gasto público y una disposición derogatoria única indicando que queda derogado el texto articulado que contenía la hasta ahora existente Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial y una disposición final única con las fechas de entrada en vigor del texto refundido.

El TRLTSV consta de **115 artículos²² encuadrados en seis Títulos más uno Preliminar**. Cada uno de los Títulos se dedica a un aspecto básico de la circulación de vehículos a motor y de la seguridad vial.

El contenido y estructura básica del TRLTSV es la siguiente:

Título preliminar. Disposiciones generales (objeto de la Ley y ámbito de aplicación).

Define el objeto de la Ley, estableciendo una regulación legal en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, y delimitando su ámbito de aplicación a todo el territorio nacional.

En su artículo 2, obliga, en todo el territorio nacional, a los titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los titulares de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.

Título I. Ejercicio y coordinación de las competencias sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Por un lado, enumera las competencias que en esta materia corresponden a la Administración General del Estado, luego al Ministerio del Interior que las ejerce a través de la Jefatura Central de Tráfico y seguidamente a los Municipios (Capítulo 1º). Y por otro regula (objeto, funciones y composición) el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial (Capítulo 2º) y la Conferencia Sectorial de Tráfico y Seguridad Vial (Capítulo 3º).

Título II. Normas de comportamiento en la circulación

Se divide en tres capítulos. En el 1º: **“Normas Generales”**, figuran las normas básicas de comportamiento que afectan en general a todos los actores que participan en el tráfico. En el 2º: **“Circulación de vehículos”**, desarrolla las maniobras, velocidades, colocación, y en general cuantas otras son necesarias para que la circulación de los vehículos se haga de manera ordenada. En el 3º: **“Otras normas de circulación”**, introduce normas relativas a diversas materias tales como, elementos de protección, auxilio, publicidad o animales, para así terminar de configurar el conjunto de normas necesarias para comportarse en la circulación.

²² Destaca el crecimiento en artículos de la ley, pasando de los 84 que figuraban en la primera redacción de 1990 a los 115 actuales.

Título III. Señalización.

Indica la función de las señales y su formato básico, el orden de prioridad entre los distintos tipos de señales, así como la responsabilidad en torno a su instalación, mantenimiento, sustitución y retirada.

Título IV. Autorizaciones administrativas.

Se divide en cuatro capítulos. En el 1º recoge las normas sobre autorizaciones en general y fija el domicilio y la dirección electrónica vial (DEV) a efecto de notificaciones a los titulares de autorizaciones administrativas. En los capítulos 2º y 3º se regulan respectivamente, de manera básica, las autorizaciones administrativas para conducir y las relativas a los vehículos. Por último, el capítulo 4º recoge los procedimientos de nulidad, lesividad y pérdida de vigencia que afectan a las autorizaciones administrativas y la obtención de un nuevo permiso o licencia de conducción.

Título V. Régimen sancionador.

El título V desarrolla el régimen sancionador en materia de tráfico. El capítulo 1º recoge el cuadro general de infracciones. El capítulo 2º se ocupa de las sanciones. El capítulo 3º trata de la responsabilidad de las infracciones. El capítulo 4º está dedicado al procedimiento sancionador. El capítulo 5º se ocupa del intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico. El capítulo 6º de las medidas provisionales y otras medidas. El Capítulo 7º de la ejecución de las sanciones y el Capítulo 8º de la prescripción, caducidad y cancelación de antecedentes.

Título VI. Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

Crea este Registro y define su finalidad.

Seguidamente vienen **17 Disposiciones adicionales:**

La primera se ocupa de los permisos y licencias de conducción en las comunidades autónomas con lengua cooficial.

La segunda, de las comunidades autónomas con competencias traspasadas en materia de tráfico.

La tercera, de los cursos para conductores profesionales.

La tercera bis, del control de sustancias que puedan perturbar el desempeño de la conducción profesional.

La tercera ter, de los cursos de concienciación y sensibilización.

La cuarta, de la obligación de destinar las sanciones económicas a la financiación de la seguridad vial.

La quinta, de las notificaciones en comunidades con competencias transferidas.

La sexta, de las condiciones básicas y de la accesibilidad para las personas con discapacidad.

La séptima, de la responsabilidad en accidentes de tráfico por atropellos de especies cinegéticas

La octava, de la documentación correspondiente a otras administraciones públicas.

La novena, de la baja definitiva por traslado del vehículo a otro país.

La décima, de las actividades industriales que afecten directamente a la seguridad vial.

La undécima, de la integración y coordinación de notificaciones a través del TESTRA y de la DEV.

La duodécima, de la situación de los conductores profesionales a efectos de la autorización administrativa para conducir.

La decimotercera, de la protección de datos de carácter personal.

La decimocuarta, de la colaboración entre el Instituto Nacional de la Seguridad Social y la Jefatura Central de Tráfico.

La decimoquinta, del uso de dispositivos antiarranque.

Después, vienen **5 disposiciones transitorias**:

La primera, trata de la matriculación definitiva de vehículos en España.

La segunda, de la práctica de las notificaciones en la Dirección Electrónica Vial (DEV).

La tercera, de los límites de velocidad para los vehículos de tres ruedas asimilados a motocicletas.

La cuarta, de la recuperación o bonificación de puntos por la superación de cursos de conducción segura y eficiente.

La quinta, de la consulta de las empresas de transporte y de las personas trabajadoras autónomas que tengan la condición de empleadoras sobre la habilitación para conducir de sus conductores profesionales.

Prosigue la Ley con **4 disposiciones finales**:

La primera se ocupa del título competencial que permite elaborar la Ley.

La segunda, de las habilitaciones normativas.

La segunda bis, se ocupa del incremento de las plantillas de examinadores de la DGT.

La tercera, de las habilitaciones otorgadas al Ministro del Interior.

Finaliza la Ley con **8 Anexos**:

Anexo I. Conceptos básicos.

Anexo II. Infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos.

Anexo III. Cursos de sensibilización y reeducación vial.

Anexo IV. Cuadro de sanciones y puntos por exceso de velocidad.

Anexo V. Datos de búsqueda a los que podrán acceder los órganos competentes españoles.

Anexo VI. Datos que se facilitarán por los órganos competentes españoles.

Anexo VII. Notificaciones.

Anexo VIII. Cursos de conducción segura y eficiente.

MODIFICACIONES DEL TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL

El texto original del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (BOE núm. 261, de 31 de octubre), por el que se aprueba el Texto Refundido²³ de la Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial, fue modificado varias veces:

²³ El artículo 82.1 de la Constitución reconoce la posibilidad de que las Cortes Generales deleguen en el Gobierno la potestad de dictar normas con rango de ley, con sujeción a determinados requisitos. Tales requisitos y condiciones, de acuerdo con las previsiones constitucionales (artículos 82 y siguientes), en particular por lo que se refiere al proyecto de texto refundido sometido a dictamen, pueden resumirse en el sentido de que la delegación:

- Debe otorgarse de manera expresa, excluyéndose de antemano cualquier posibilidad de interpretar que se ha concedido implícitamente.
- Sólo puede conferirse al gobierno, quien, a su vez, tiene prohibida la subdelegación a una autoridad distinta.
- Debe versar sobre una materia concreta, determinándose el ámbito normativo al que se refiere la delegación.
- Debe fijar un plazo para su ejercicio, prohibiéndose de forma específica que se conceda por tiempo indeterminado.
- Se agota por el uso que de ella haga el Gobierno.
- Puede revestir dos modalidades: una por la que se autoriza tan sólo la mera reformulación de un texto único, y otra por la que, además, se autoriza la regularización, aclaración y armonización de los textos legales que han de ser refundidos.

La finalidad de los textos refundidos ha sido expuesta por el Consejo de Estado en numerosos dictámenes; sirva de ejemplo el Dictamen 906/2008, de 19 de junio, en el que, remitiéndose a su vez al Dictamen 1.736/2007, expone que “los reales decretos legislativos, en su modalidad de textos refundidos, tienen la finalidad de recoger en una sola norma un conjunto de disposiciones dispersas, con dos efectos distintos, a saber: uno derogatorio y otro, mantenedor o, en su caso, actualizador. El efecto derogatorio comporta que aquellas disposiciones cuyo contenido queda incorporado a la nueva norma quedan abrogadas como tales, pues su contenido queda incorporado al nuevo texto.

El efecto conservador y, en su caso actualizador, se concreta en que las normas que son refundidas siguen formando parte plena del ordenamiento jurídico al quedar insertas en el nuevo texto.

La Constitución permite en su artículo 82.5 que, si el legislador así lo dispone, el Gobierno pueda, no ya transcribir sin más las normas que deben refundirse, sino actualizar, aclarar y armonizar las mismas, esto es, depurarlas a fin de asegurar su coherencia, de suerte que el texto refundido final que se ofrezca resulte completo y sistemático”. Tal facultad, como ha señalado el Tribunal Constitucional (por ejemplo, Sentencia 13/1992, de 6 de febrero), permite “introducir normas adicionales y complementarias a las que son estrictamente objeto de refundición, siempre que sea necesario para colmar lagunas, precisar su sentido o, en fin, lograr la coherencia y sistemática del texto único refundido”. Ahora bien, el propio Tribunal también ha insistido en la ausencia de capacidad innovadora del texto refundido, advirtiendo que éste se limita a sustituir a las normas objeto de refundición, ocupando su lugar en el ordenamiento jurídico (Sentencia 194/2000, de 19 de julio).

En el mismo sentido, el Consejo de Estado (Dictamen de 28 de octubre de 2004, expte. nº 2.515/2004) ha tenido la oportunidad de precisar que la referida facultad habilita para realizar “algunas alteraciones en el texto literal de los preceptos objeto de refundición, en la medida en que sea necesario para clarificar una redacción unitaria del texto legal unificado, si bien con el límite de no establecer nuevos preceptos jurídicos que no estén ya expresamente incluidos en los textos legales que se refunden. Se trata, como ha señalado en otras ocasiones este Consejo, de una labor técnica, que puede suponer una cierta tarea de interpretación e integración de posibles lagunas y antinomias, pero que ha de carecer de cualquier alcance innovador y que sólo se justifica en razón de la propia coherencia del texto normativo”.

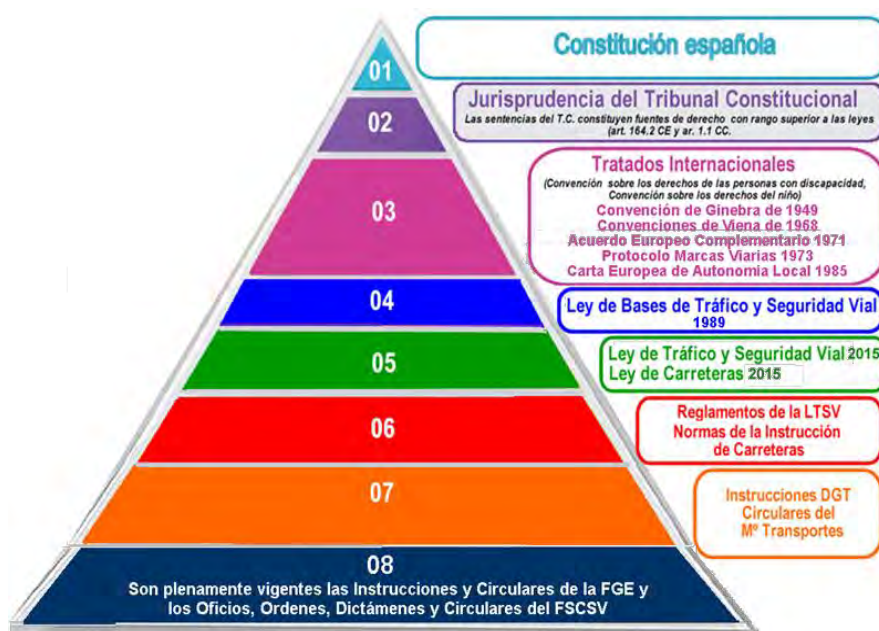
En cualquier caso, merece la pena recordar que, de acuerdo con lo previsto el artículo 1.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, corresponde a este orden jurisdiccional el control de los eventuales excesos de los decretos legislativos en relación con los límites de la delegación.

Por último, ha de señalarse que el contenido de un texto refundido, en palabras del Consejo de Estado en su Dictamen 1.399/2001, de 14 de junio, debe ser legítimo, completo y fiel.

- a) Legítimo, porque recoja tan sólo disposiciones con fuerza de ley que estén vigentes, por no haber sido derogadas ni declaradas inconstitucionales.
- b) Completo, porque abarque toda la normativa legal vigente en la materia objeto de refundición.
- c) Finalmente, el contenido del texto refundido debe responder fielmente al tenor literal de las disposiciones que se refunden, sin perjuicio de ligeros retoques en algunos preceptos para adaptarse a la situación actual o al rigor conceptual, debiendo tenerse presente que la elaboración de un texto refundido, aunque se trate de lo

1. Ley Orgánica 7/2021, de 26 de mayo (BOE núm. 126, de 27 de mayo).
2. Ley 18/2021, de 20 de diciembre (BOE núm. 233, de 29 de septiembre).
3. Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo (BOE núm. 52, de 2 de marzo).
4. Ley Orgánica 11/2022, de 13 de septiembre (BOE núm. 221, de 14 de setiembre).
5. Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio (BOE núm. 154, de 29 de junio).
6. Ley 9/2025, de 3 de diciembre (BOE .núm. 291 de 04.12.2025).

En el siguiente gráfico podemos observar la jerarquía²⁴ de las normas en relación con el tráfico.



que la Constitución llama “texto único”, no es una tarea puramente mecánica, sino que requiere a veces algún ajuste para mantener la unidad, corregir errores o rectificar términos.

Podemos decir como conclusión que el decreto legislativo es, por expresa voluntad constitucional, una norma con fuerza de Ley y que goza de ella desde su publicación, pero sólo en aquello en lo que no se sobrepase el límite de la delegación; si se superase tal límite, o se regulase ex novo alguna materia, la norma quedaría reducida a un simple reglamento que, como tal, no puede oponerse a la ley y, por tanto, queda sometido al control de la potestad reglamentaria a través de las técnicas que para tal control se establecen en nuestro ordenamiento jurídico y que son ejercitables ante la Jurisdicción Contencioso Administrativa (por todas, Sentencias del Tribunal Supremo, Sala 3ª, de 9 de abril de 1997 y de 10 de febrero de 2000), como se ha recogido expresamente en el artículo 1.1, último inciso, de la Ley 29/1998, de 13 de julio, de la Jurisdicción Contenciosa-Administrativa: “Los Juzgados y Tribunales del orden contencioso-administrativo conocerán de las pretensiones que se deduzcan en relación con la actuación de las Administraciones públicas sujeta a Derecho Administrativo, con las disposiciones generales de rango inferior a la Ley y con los Decretos Legislativos cuando excedan los límites de la delegación”.

Además, el efecto derogatorio de la nueva regulación está subordinado a la fidelidad de la refundición, como ponen de manifiesto las Sentencias del Tribunal Supremo, Sala 3ª, de 12 de marzo y 22 de enero de 2001, pues no puede entenderse la derogación cuando la tarea refundidora introduzca modificaciones que puedan implicar una limitación o supresión de derechos reconocidos por las normas objeto de la refundición, pues nos encontraríamos con una extralimitación de la delegación legislativa (*ultra vires*).

(Dictámenes 357/2006, de 27 de abril, 657/2008, de 28 de agosto, 383/2009, de 21 de mayo, 594/2013, de 29 de agosto, 47/2014, de 20 de febrero y 435/2015, de 11 de noviembre).

²⁴ El artículo 31 de la Ley 25/2014, de 27 de noviembre, de Tratados y otros Acuerdos Internacionales, que se ocupa de la “Prevalencia de los tratados”, dispone: “Las normas jurídicas contenidas en los tratados internacionales válidamente celebrados y publicados oficialmente prevalecerán sobre cualquier otra norma del ordenamiento interno en caso de conflicto con ellas, salvo las normas de rango constitucional”.

Notas:

La STJUE de 26/9/2024 (asunto C-792/22) ha reiterado en el marco de una cuestión prejudicial formulada por un Tribunal rumano que **los Juzgados y Tribunales de los Estados miembros están obligados a seguir la interpretación que realice el Tribunal de Justicia de la Unión Europea del derecho de la Unión, incluso frente a la interpretación contraria que pueda dar su Tribunal Constitucional** aunque esté obligado a cumplir sus resoluciones por ley nacional.

Las Convenciones de Viena de 1968 no fueron ratificadas por España, pero la Ley de Bases de Tráfico de 1989 dice que la legislación vial se acomodará a ellas. La doctrina del TC es vinculante no sólo para los particulares, sino para todos los poderes del Estado. La doctrina legal del guardián de la Constitución vincula también al Poder Legislativo (a diferencia del TS, cuya doctrina puede ser abolida por una nueva ley emanada del Parlamento). La función del TC es esencialmente negativa, y no debe ser nunca positiva porque, en tal caso, el TC se convertiría en legislador. La doctrina legal del TC abarca todos los sectores del Derecho.

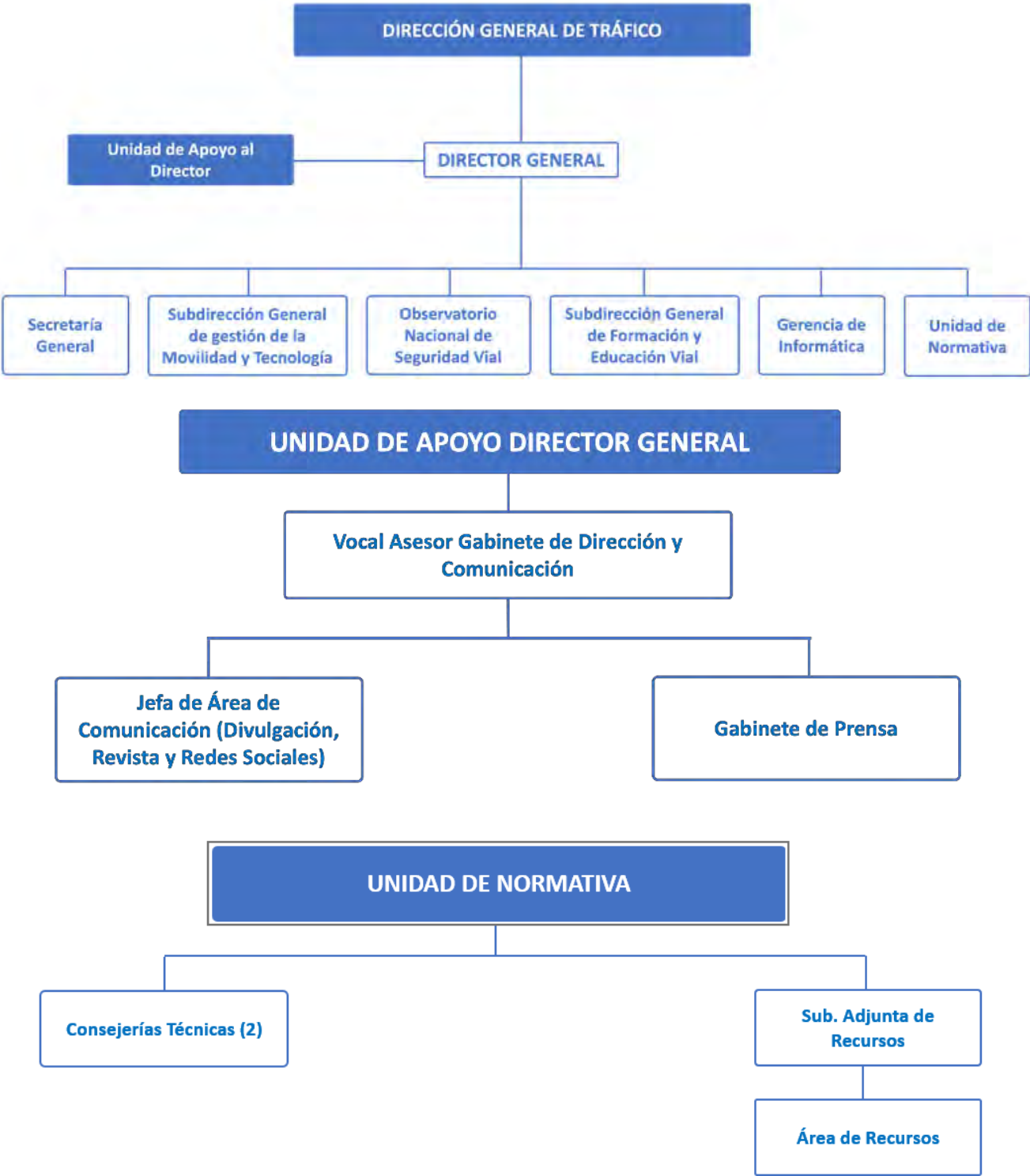
LA DGT EN EL ORGANIGRAMA DEL MINISTERIO DEL INTERIOR



Real Decreto 207/2024, de 27 de febrero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior

ORGANIGRAMA DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO

El Real Decreto 207/2024, de 27 de febrero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior, detallalland los órganos de la Dirección General de Tráfico y sus funciones.



NORMATIVA EUROPEA

En la UE no hay leyes que abarquen las normas de tráfico y seguridad vial. Sin embargo, hay algunas normas que se aplican en todos los países de la UE, como las siguientes

- Se debe llevar puesto el cinturón de seguridad en todos los vehículos, incluidos los autocares turísticos y los minibuses.
- Los niños deben llevar sistemas de retención apropiados en coches y camiones (y, cuando sea posible, en otros vehículos)
- Está prohibido utilizar el teléfono móvil sin manos libres mientras se conduce.

Normas de tráfico diferentes dentro de la UE

Los países de la UE pueden tener normas diferentes en muchos ámbitos, por ejemplo:

- la tasa máxima de alcoholemia (algunos países no permiten la presencia de alcohol en la sangre durante la conducción)
- límites de velocidad para los distintos tipos de carreteras y vehículos
- equipamiento de seguridad obligatorio en automóviles y ciclistas
- el uso obligatorio de luces de circulación diurna y/o neumáticos de invierno
- conducir por la izquierda (Chipre, Irlanda y Malta).

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS²⁶

La disposición final segunda de la Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, autoriza al Gobierno para aprobar, en el plazo de dieciocho meses a partir de su entrada en vigor que tuvo lugar, con carácter general, el 9 de mayo de 2014, un texto refundido en el que se integren, debidamente regularizados, aclarados y armonizados, el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, y las leyes que lo han modificado, incluidas las disposiciones de las leyes modificativas que no se incorporaron a aquél.

De acuerdo con la citada habilitación, se ha procedido a elaborar este texto refundido, siguiendo los criterios que a continuación se exponen:

En primer lugar, se han recopilado las numerosas normas que han modificado el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, al objeto de valorar las disposiciones recogidas en la parte final de cada una de ellas, con la finalidad de incorporar aquellas cuya aplicación está en vigor y que, por su contenido, deben formar parte de este texto refundido, lo que ha hecho necesario ordenar y numerar de nuevo todas ellas.

En segundo lugar, se ha actualizado y revisado el vocabulario utilizado, incluidas cuestiones gramaticales²⁷, al mismo tiempo que se ha realizado una exhaustiva labor²⁸ para

²⁵ Abreviaturas utilizadas: **AGE** (Administración General del Estado); **AP** (Audiencia Provincial); **DLE** (Diccionario de la Lengua Española, que sustituyó al Diccionario de la Real Academia Española); **CRC** (Centros de Reconocimiento Médico); **EEE** (Espacio Económico Europeo); **FEMP** (Federación Española de Municipios y Provincias); **FSCSV** (Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial); **LBRL** (Ley Reguladora de Bases del Régimen Local); **LECrim** (Ley de Enjuiciamiento Criminal); **LOPJ** (Ley Orgánica del Poder Judicial); **LOPSC** (Ley Orgánica de Protección de la Seguridad Ciudadana); **LMS** (Ley de Movilidad Sostenible); **LORPM** (Ley de Responsabilidad Penal de los Menores); **LPACAP** (Ley del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas); **LRCSCVM** (Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor); **LRJSP** (Ley de Régimen Jurídico del Sector Público); **LTSV** (Real Decreto Legislativo 339/1990); **RGCir** (Reglamento General de Circulación); **RGCond** (Reglamento General de Conductores); **RGV** (Reglamento General de Vehículos); **MF** (Ministerio Fiscal); **SCT** (Servicio catalán de tránsito); **TFUE** (Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea); **TRLTSV** (Texto refundido de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial contenido en el Real Decreto Legislativo 6/2015); **TS** (Tribunal Supremo); **UE** (Unión Europea); **VMP** (Vehículo de movilidad personal).

²⁶ El texto refundido entró en vigor el 31.01.2016 y aunque lo deroga formalmente, se limita prácticamente a adaptar el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, viéndose obligado a mantener su contenido, incluyendo sus numerosas modificaciones posteriores, y además debe seguir respetando las Bases de la Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que sigue vigente y que fue la que autorizó al Gobierno para que, con sujeción a los principios y criterios que resultaban de dichas bases, aprobase un texto articulado en 1990.

²⁷ Estas correcciones gramaticales, como se verá a lo largo de estos comentarios, no quedaron bien resueltas. Es interesante consultar la Resolución de 28 de julio de 2005, de la Subsecretaría, por la que se da publicidad al Acuerdo del Consejo de Ministros, de 22 de julio de 2005, por el que se aprueban las Directrices de técnica normativa. En su apartado IV señala que debe utilizarse un lenguaje claro y preciso, de nivel culto, pero accesible y adecuarse a las normas lingüísticas generales de la Real Academia Española.

²⁸ Esta frase es muy poco afortunada porque no se ha hecho esa labor.

unificar el uso de ciertos términos que se venían usando a lo largo del texto de manera diferente²⁹, al objeto de dotarlo de la necesaria cohesión interna.

Además, entre las mejoras técnicas es de señalar los cambios realizados en el modo en que se ordena el articulado, algunos de ellos con un contenido denso y largo resultado de las numerosas modificaciones por las que se ha visto afectado. En este sentido, se han dividido preceptos extensos en varios artículos, destacando la nueva forma en que se regulan las infracciones, que han pasado a ocupar un artículo independiente en función de su gravedad.

También cabe destacar la nueva ordenación en artículos diferentes de una serie de cuestiones de especial trascendencia para los ciudadanos³⁰ como es la pérdida y recuperación de puntos, así como la pérdida de vigencia de las autorizaciones para conducir, ya sea por desaparición de los requisitos para su otorgamiento o por pérdida del crédito de puntos, con la consiguiente obtención de nueva autorización.

Actualmente estas materias se regulaban de una manera un tanto confusa, en preceptos demasiado largos o incluso parcialmente en anexos que dificultaban su comprensión, al carecer de la necesaria coherencia al regular una materia.

En consonancia, se ha procedido a ajustar la numeración de los artículos y, por lo tanto, las remisiones y concordancias entre ellos.

En tercer lugar, se ha adaptado su contenido a las siguientes leyes: Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público³¹ y Ley 15/2014, de 16 de septiembre, de racionalización del Sector Público y otras medidas de reforma administrativa, que convierte al BOE en un tablón edictal único³², pasando a ser voluntaria la publicación en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico.

En cuarto lugar, se ha incluido la transposición de la Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2015, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial, que se había recogido en la disposición final segunda de la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios

²⁹ El Poder Ejecutivo, en la exposición de motivos, critica al gobierno que aprobó en su día el Real Decreto Legislativo 339/1990 y a los legisladores que fueron aprobando leyes modificativas de ese Real Decreto, por la mala técnica legislativa, al afirmar que se ve obligado a unificar el sentido de algunos términos, a clarificar el contenido de algunos artículos y a dividir algunos otros.

³⁰ Aunque habla en general de los ciudadanos, vemos como la Ley tiene tendencia seguidamente a ocuparse sobre todo de los conductores de vehículos de motor.

³¹ Estas dos leyes derogaron, a partir del 02.10.2016 la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

³² Mediante el Real Decreto 385/2015, de 22 de mayo, se modificó el Real Decreto 181/2008, de 8 de febrero, de ordenación del diario oficial "Boletín Oficial del Estado", con el fin de establecer, desde el 01.06.2015, un Tablón Edictal Único que se publicaría dentro del propio BOE simplificando de ese modo las comunicaciones entre la Administración y los ciudadanos. La publicación del Edicto implica que el ciudadano se tiene que dar por notificado y empiezan a contar los plazos para alegar, pagar o ejercer los derechos que pueda tener si lo estima oportuno.

causados a las personas en accidentes de circulación³³, a cuya derogación se procede por entender que, por su contenido, debía integrarse en este texto refundido.

Por último, se ha procedido a incluir algunos cambios, todos ellos teniendo presente que la capacidad de innovación a través de este texto refundido se limita a la labor de regularización, aclaración y armonización de textos legales, conforme a lo dispuesto en el artículo 82.5 de la Constitución Española, por cuanto la autorización al Gobierno no se circunscribe a la mera formulación de un texto único.

Para ello, en línea con la jurisprudencia constitucional³⁴, **estos cambios se han limitado a colmar lagunas, eliminar discordancias y antinomias³⁵ detectadas en la regulación precedente³⁶**, con el objetivo de lograr así que el texto refundido resulte coherente³⁷ y

³³ Esta ley determina la indemnización por secuelas de acuerdo con el baremo económico que figura en la propia ley. Pese a que la Disposición adicional tercera indica que para calcular los daños y perjuicios sobrevenidos con ocasión de la actividad sanitaria, servirá como referencia para una futura regulación el baremo indemnizatorio de secuelas la ley, todavía, pese al tiempo transcurrido, está pendiente de regulación y eso hace que los procesos de negociación y mediación se compliquen y se favorezca la judicialización de los conflictos. Esto no solo alarga los procesos, sino que también incrementa el desgaste emocional de todas las partes involucradas. Se debería fomentar la mediación, la negociación y el arbitraje para acelerar estos procesos.

El baremo tiene en cuenta:

- a) Los puntos por secuelas (daño personal no patrimonial)D.
- 2) Perjuicio patrimonial (lucro cesante).
- 3) Días de baja (perjuicio personal particular).

³⁴ En la jurisprudencia constitucional ya se incluyen las Sentencias del Tribunal Supremo y tampoco debemos olvidar los Dictámenes y Oficios del FSCSV y las Instrucciones de la FGE.

³⁵ Según el DLE son contradicciones entre dos preceptos legales.

³⁶ Es una declaración de buenas intenciones, pero van a ser los tribunales quienes acaben diciendo si se han producido o no excesos en la elaboración del texto refundido.

³⁷ Si se confirmase la modificación de la Constitución para adaptarla al denominado lenguaje inclusivo, seguidamente todas las leyes que se aprobasen y las existentes tendrían también que respetar esta tendencia. Seguramente aparecería una disposición en las nuevas leyes indicando que se habían adaptado al lenguaje inclusivo.

Es interesante notar que, en el caso de la Ley de Seguridad Vial, aun siendo poco extensa, habría que modificar el texto actual en, **al menos**, lo siguiente:

- a) **“el conductor”** o **“los conductores”** figuran 190 y 71 veces respectivamente y tendrían que sustituirse por “conductor o conductora” y en los otros casos por “conductores o conductoras”.
- b) **“el titular”** o **“los titulares”** aparecen 54 y 7 veces respectivamente y deberían cambiarse por “el titular o la titular” y “los titulares o las titulares”.
- c) **“infractor”** o **“infractores”** están presentes 19 y 12 veces respectivamente y también habría que reemplazarlos por “infractor o infractora” o en el caso del plural por “infractores e infractoras”.
- d) **“ministro”** o **“ministros”** se encuentran 8 y 3 veces respectivamente y de nuevo habría que poner “ministro o ministra” o bien “ministros y ministras” e incluso si hubiera un número mayor de ministras que de ministros habría que decir “ministra o ministro” y “ministras o ministros” e incluso en la Exposición de Motivos: “Consejo de ministros y ministras”.
- e) **“usuario”** o **“usuarios”** figura 52 veces y tendría que sustituirse por “usuario o usuaria” y “usuarios o usuarias”.
- f) **“el agente”** o **“los agentes”** aparecen 31 veces y también el texto de la ley debería contener “el agente o la agente” y en otros casos “los agentes o las agentes”.
- g) **“Jefe de Tráfico”** figura 3 veces y tendría que leerse “Jefe o Jefa de Tráfico”.
- h) **“peatón”** o **“peatones”** figura 25 veces y tendría que figurar “peatón o peatona” y “peatones y peatonas”.
- i) **“los ciclistas”** aparece 2 veces y tendría que decir “los ciclistas y las ciclistas”.
- j) **“alcalde”** figura una vez en singular y 3 en plural y por ello debería decirse “alcalde o alcaldesa” y “alcaldes o alcaldesas”.
- k) **“pasajero”** figura 3 veces en singular y 6 veces en plural y tendrían que ser sustituidos por “pasajero o pasajera” y “pasajeros o pasajeras”.

sistemático, además de introducir normas adicionales y complementarias necesarias para precisar su sentido³⁸, conforme a los debidos límites de actuación y sin sobrepasar, en ningún caso, lo que supondría una vulneración de la autorización del legislador.

- l) **“director”** aparece 2 veces en singular y 1 en plural y habría que escribir “director o directora” y “directores o directoras”.
- m) **“denunciado”** aparece 13 veces como sustantivo y debería ser sustituido por “denunciado o denunciada”.
- n) **“profesor”** se encuentra 2 veces en singular y 3 en plural y tendría que decir “profesor o profesora” y “profesores o profesoras”.
- o) **“facultativos”** está presente 3 veces y debería escribirse “facultativos o facultativas”.
- p) **“niño”** y **“niños”** aparece una vez cada uno y serían sustituidos por “niño o niña” y “niños o niñas”.
- q) **“ancianos”** aparece una vez y tendría que decir “ancianos o ancianas”.
- r) **“condenado”** aparece 2 veces y sería sustituido por “condenado o condenada”.
- s) **“sancionado”** figura 3 veces en singular y 4 en plural y serían reemplazados por “sancionado o sancionada” y “sancionados o sancionadas”.
- t) **“legislador”** aparece una vez y debiera decir “legislador o legisladora”.
- u) **“obligado”** y **“obligados”** aparece 17 veces en singular y 8 en plural y tendrían que sustituirse por “obligado u obligada” y por “obligados u obligadas”.
- v) **“interesado”** aparece 13 veces y debería sustituirse por “interesado o interesada”.
- w) **“determinados usuarios”** figura 6 veces y se reemplazaría con “determinados usuarios y determinadas usuarias”.
- x) **“responsables subsidiarios”** aparece 2 veces y habría que indicar “responsables subsidiarios” o “responsables subsidiarias”, aunque en este caso quedaría mejor “personas responsables subsidiarias”.

Si se hiciese lo mismo con el RGCir o el RGCond los cambios serían mucho más amplios.

Habría que tener cuidado en los títulos de los artículos, ya que, por ejemplo, si pone “comportamiento de los peatones” podría alguien alegar que no incluye a las mujeres y las señales también tendrían que modificarse ya que si dice “entrada prohibida a peatones” las mujeres podrían pasar, al ser peatonas.

Una alternativa es sustituir palabras que tienen masculino y femenino por otras que no se identifican con un género, por ejemplo, sustituir “conductor o conductora” por “persona que conduce”, “quien conduce”, “cualquiera que conduce”, “peatón y peatona” por “persona que transita (así también se incluirían a las personas con discapacidades / con diversidad funcional)” o “usuario o usuaria vial” por “participante en el tráfico”, aunque en estos casos se corre el riesgo de que la gente hable de una forma que no coincida con lo dispuesto en las normas. Pero esto en España no es ninguna novedad en materias relacionadas con el tráfico, ya que por ejemplo nadie suele decir “impuesto sobre vehículos de tracción mecánica” sino “impuesto de circulación”; el “impuesto especial sobre determinados medios de transporte” es sustituido por “impuesto de matriculación”; el “seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor” se conoce popularmente como “seguro del coche”; para decir “me compré un turismo” se emplea “me compré un coche” y en lugar de “estacionar”, la mayoría dice “apcar”.

Se deberían evitar igualmente términos forzados como, por ejemplo, llamar jineta a una mujer que va sobre un animal de montura, ya que amazona es un término válido y es mucho más apropiado.

En la Ley de Movilidad y Seguridad Vial de México (2022) se ha optado por el término “persona peatona”.

³⁸ El Gobierno es consciente de que las leyes muchas veces son inentendibles y el 12.09.2022, a través de la Orden JUS/912/2022, se acordó constituir la Comisión para la Claridad y Modernización del Lenguaje Jurídico. Está conformada por representantes del Ministerio de Justicia, el Consejo General del Poder Judicial, la Fiscalía General del Estado, la Real Academia Española, la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación de España, el Consejo General de la Abogacía Española, el Consejo General de Procuradores de España, el Consejo General Graduados Sociales de España, y la Conferencia de Decanas y Decanos de Derecho de España. Se constituyó el 29.06.2023. En la comisión se ha presentado la “Guía de redacción clara. El derecho de la ciudadanía a entender: claves para redactar documentos judiciales eficaces” y la “Guía para el uso de un lenguaje más inclusivo e igualitario”.

Esta norma ha sido informada por el Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad³⁹ Sostenible⁴⁰, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8.2.d)⁴¹ del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

En su virtud, a propuesta del Ministro del Interior, de acuerdo con el Consejo de Estado⁴² y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 30 de octubre de 2015,

DISPONGO:

Artículo único. Aprobación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, cuyo texto se inserta a continuación.

Disposición adicional primera. Referencias normativas.

Las referencias normativas efectuadas en otras disposiciones al texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, se entenderán efectuadas a los preceptos correspondientes del texto refundido que se aprueba⁴³.

En particular, las referencias al Consejo Superior de Seguridad Vial, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible⁴⁴ se entenderán realizadas al Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial.

Disposición adicional segunda. No incremento de gasto público.

Las medidas contenidas en esta norma se atenderán con los medios personales y materiales existentes y, en ningún caso, podrán generar incremento de gasto público.

³⁹ El término movilidad aparece 15 veces en el TRLTSV. El término sostenible sólo figura realmente en el art. 4 y referido a la programación de la educación vial. El Consejo ha perdido el término "movilidad".

⁴⁰ En Iberoamérica se utiliza más el término "sustentable".

⁴¹ Este apartado de la ley de seguridad vial de 1990 disponía que el Consejo Superior ejercería la función de "Informar o proponer, en su caso, los proyectos de disposiciones generales que afecten al tráfico y la seguridad vial o movilidad sostenible".

⁴² El dictamen fue aprobado el 29.10.2015.

⁴³ A pesar de que esta disposición adicional parece no darle importancia, observemos lo difícil que es relacionar lo dispuesto en relación con el texto articulado, por ejemplo, en el RGCir, para ahora referirse al texto refundido. Así en el art. 6 RGCir se señala: "Las infracciones a este precepto (prevención de incendios) tendrán la consideración de infracción grave de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 65.4.b) del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial" y acudimos a ese apartado del texto articulado y establece: "b) Circular en un tramo a una velocidad media superior a los límites establecidos reglamentariamente, de acuerdo con lo recogido en el anexo IV". Y eso fomenta el caos normativo, que se hubiera evitado simplemente actualizando, por parte del Gobierno, algunos artículos en diversos Reglamentos. El RGCir fue modificado ampliamente por el Real Decreto 465/2025, de 10 de junio y se mantuvieron estas incongruencias en los artículos.

⁴⁴ No tiene sentido este apartado porque el texto articulado ya contenía la modificación del nombre y el Consejo desde la aprobación de la Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo (BOE núm. 85, de 8 de abril).

Disposición derogatoria única. Derogación normativa⁴⁵.

Queda derogado el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, así como las leyes que lo han modificado, incluidas las disposiciones de las leyes modificativas que no se incorporaron a aquél.

En particular, **queda derogada la disposición final quinta de la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación**, en lo que afecta a la entrada en vigor del contenido de la disposición final segunda de la misma Ley 35/2015⁴⁶, de 22 de septiembre.

Disposición final única. Entrada en vigor.

El presente real decreto legislativo y el texto refundido que aprueba entrarán en vigor a los tres meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado»⁴⁷.

No obstante, el capítulo V «Intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico» del Título V «Régimen Sancionador», así como los anexos V, VI y VII, entrarán en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 30 de octubre de 2015.

FELIPE R.

El Ministro del Interior,

JORGE FERNÁNDEZ DÍAZ

ÍNDICE

Título preliminar. Disposiciones generales.

Artículo 1. Objeto.

Artículo 2. Ámbito de aplicación.

⁴⁵ El texto refundido tiene la virtud de que por medio de esta disposición ha quedado, hasta que se aprueben nuevas leyes en materia de tráfico, como única norma legal, salvo algunas disposiciones contenidas en otras leyes.

La legislación es uno de los ejes básicos de actuación en materia de seguridad vial junto con la propaganda y las publicaciones de carácter pedagógico dirigidas también al conjunto de la población a lo que hay que añadir el conjunto compuesto por la formación y la educación vial y las actuaciones en materia de infraestructuras y actividades industriales relacionadas con la circulación de vehículos.

⁴⁶ Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación. Se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial.

⁴⁷ No tiene sentido que no ponga la fecha concreta en que empieza a tener vigor la ley, obligando al ciudadano a hacer cálculos innecesarios.

Artículo 3. Conceptos básicos.

Título I. Ejercicio y coordinación de las competencias sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Capítulo I. Competencias.

Artículo 4. Competencias de la Administración General del Estado.

Artículo 5. Competencias del Ministerio del Interior.

Artículo 6. Organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

Artículo 7. Competencias de los municipios.

Capítulo II. Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial

Artículo 8. Composición y funciones.

Capítulo III. Conferencia Sectorial de Tráfico y Seguridad Vial.

Artículo 9. Conferencia Sectorial de Tráfico y Seguridad Vial.

Título II. Normas de comportamiento en la circulación.

Capítulo I. Normas generales.

Artículo 10. Usuarios, conductores y titulares de vehículos.

Artículo 11. Obligaciones del titular del vehículo y del conductor habitual.

Artículo 11.bis). Obligaciones del titular de un sistema de conducción automatizado

Artículo 12. Obras y actividades prohibidas.

Artículo 13. Normas generales de conducción.

Artículo 14. Bebidas alcohólicas y drogas.

Capítulo II. Circulación de vehículos.

Sección 1.^a Lugar en la vía.

Artículo 15. Sentido de la circulación.

Artículo 16. Utilización de los carriles.

Artículo 17. Utilización del arcén.

Artículo 18. Supuestos especiales del sentido de circulación y restricciones.

Artículo 19. Refugios, isletas o dispositivos de guía.

Artículo 20. Circulación en autopistas y autovías.

Sección 2.^a Velocidad.

Artículo 21. Límites de velocidad.

Artículo 22. Distancias y velocidad exigible.

Sección 3.^a Preferencia de paso.

Artículo 23. Normas generales.

Artículo 24. Tramos estrechos y de gran pendiente.

Artículo 25. Conductores, peatones y animales.

Artículo 26. Cesión de paso e intersecciones.

Artículo 27. Vehículos en servicio de urgencia.

Sección 4.^a Incorporación a la circulación.

Artículo 28. Incorporación de vehículos a la circulación.

Artículo 29. Conducción de vehículos en tramo de incorporación.

Sección 5.^a Cambios de dirección, de sentido y marcha atrás.

Artículo 30. Cambios de vía, calzada y carril.

Artículo 31. Cambios de sentido.

Artículo 32. Marcha atrás.

Sección 6.^a Adelantamiento.

Artículo 33. Normas generales.

Artículo 34. Precauciones previas.

Artículo 35. Ejecución.

Artículo 36. Vehículo adelantado.

Artículo 37. Prohibiciones.

Artículo 38. Supuestos especiales.

Sección 7.ª Parada y estacionamiento.

Artículo 39. Normas generales.

Artículo 40. Prohibiciones.

Sección 8.ª Cruce de pasos a nivel y puentes levadizos.

Artículo 41. Normas generales.

Artículo 42. Bloqueo de pasos a nivel.

Sección 9.ª Utilización del alumbrado.

Artículo 43. Uso obligatorio.

Sección 10.ª Advertencias de los conductores.

Artículo 44. Normas generales.

Capítulo III. Otras normas de circulación.

Artículo 45. Puertas.

Artículo 46. Apagado de motor.

Artículo 47. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.

Artículo 48. Tiempos de descanso y conducción.

Artículo 49. Peatones.

Artículo 50. Animales.

Artículo 51. Obligaciones en caso de accidente o avería.

Artículo 52. Publicidad.

Título III. De la señalización.

Artículo 53. Normas generales.

Artículo 54. Preferencia.

Artículo 55. Formato.

Artículo 56. Lengua.

Artículo 57. Mantenimiento.

Artículo 58. Retirada, sustitución y alteración.

Título IV. Autorizaciones administrativas.

Capítulo I. Autorizaciones en general.

Artículo 59. Normas generales.

Artículo 60. Domicilio y Dirección Electrónica Vial (DEV).

Capítulo II. Autorizaciones para conducir.

Artículo 61. Permisos y licencias de conducción.

Artículo 62. Centros de formación y reconocimiento de conductores.

Artículo 63. Asignación de puntos.

Artículo 64. Pérdida de puntos.

Artículo 65. Recuperación de puntos

Capítulo III. Autorizaciones relativas a los vehículos.

Artículo 66. Permisos de circulación.

Artículo 67. Otra documentación.

Artículo 68. Matrículas.

Capítulo IV. Nulidad, lesividad y pérdida de vigencia de la autorización. Obtención de un nuevo permiso o licencia de conducción.

Artículo 69. Nulidad y lesividad.

Artículo 70. Pérdida de vigencia por desaparición de los requisitos para su otorgamiento.

Artículo 71. Pérdida de vigencia por pérdida del crédito de puntos. Obtención de un nuevo permiso o licencia de conducción.

Artículo 72. Suspensión cautelar.

Artículo 73. Obtención de un nuevo permiso o licencia de conducción posterior a la sentencia penal de privación del derecho a conducir vehículos a motor.

Título V. Régimen sancionador.

Capítulo I. Infracciones.

Artículo 74. Disposiciones generales.

Artículo 75. Infracciones leves.

Artículo 76. Infracciones graves.

Artículo 77. Infracciones muy graves.

Artículo 78. Infracciones en materia de aseguramiento obligatorio.

Artículo 79. Infracciones en materia de publicidad.

Capítulo II. Sanciones.

Artículo 80. Tipos.

Artículo 81. Graduación.

Capítulo III. Responsabilidad.

Artículo 82. Responsables.

Capítulo IV. Procedimiento sancionador.

Artículo 83. Garantías procedimentales.

Artículo 84. Competencia.

Artículo 85. Actuaciones administrativas y jurisdiccionales penales.

Artículo 86. Incoación.

Artículo 87. Denuncias.

Artículo 88. Valor probatorio de las denuncias de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico.

Artículo 89. Notificación de la denuncia.

Artículo 90. Práctica de la notificación de las denuncias.

Artículo 91. Notificaciones en el Boletín Oficial del Estado (BOE).

Artículo 92. Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA).

Artículo 93. Clases de procedimientos sancionadores.

Artículo 94. Procedimiento sancionador abreviado.

Artículo 95. Procedimiento sancionador ordinario.

Artículo 96. Recursos en el procedimiento sancionador ordinario.

Capítulo V. Intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico.

Artículo 97. Procedimiento para el intercambio transfronterizo de información.

Artículo 98. Infracciones.

Artículo 99. Punto de contacto nacional.

Artículo 100. Intercambio de datos.

Artículo 100 bis. Intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico.

Artículo 101. Carta de información.

Artículo 102. Documentos.

Capítulo VI. Medidas provisionales y otras medidas.

Artículo 103. Medidas provisionales.

Artículo 104. Inmovilización del vehículo.

Artículo 105. Retirada y depósito del vehículo.

Artículo 106. Tratamiento residual del vehículo.

Artículo 107. Limitaciones de disposición en las autorizaciones administrativas.

Capítulo VII. Ejecución de las sanciones.

Artículo 108. Ejecución.

Artículo 109. Ejecución de la sanción de suspensión de las autorizaciones.

Artículo 110. Cobro de multas.

Artículo 111. Responsables subsidiarios del pago de multas.

Capítulo VIII. Prescripción, caducidad y cancelación de antecedentes.

Artículo 112. Prescripción y caducidad.

Artículo 113. Anotación y cancelación.

Título VI. Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

Artículo 114. Creación.

Artículo 115. Finalidad.

Disposición adicional primera. Permisos y licencias de conducción en las comunidades autónomas con lengua cooficial.

Disposición adicional segunda. Comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

Disposición adicional tercera. Cursos para conductores profesionales.

Disposición adicional tercera bis. Control de consumo de sustancias que pueden perturbar el desempeño de la conducción profesional.

Disposición adicional tercera ter. Cursos de concienciación y sensibilización.

Disposición adicional cuarta. Obligación de destinar las sanciones económicas a la financiación de seguridad vial, prevención de accidentes de tráfico y ayuda a las víctimas.

Disposición adicional quinta. Notificaciones en comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

Disposición adicional sexta. Condiciones básicas y de accesibilidad para las personas con discapacidad.

Disposición adicional séptima. Responsabilidad en accidentes de tráfico por atropellos de especies cinegéticas.

Disposición adicional octava. Documentación correspondiente a otras Administraciones Públicas.

Disposición adicional novena. Baja definitiva por traslado del vehículo a otro país.

Disposición adicional décima. Actividades industriales y seguridad vial.

Disposición adicional undécima. Integración y coordinación de notificaciones a través del Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA) y de la Dirección Electrónica Vial (DEV).

Disposición adicional duodécima. Situación de los conductores profesionales a efectos de la autorización administrativa para conducir.

Disposición adicional decimotercera. Protección de datos de carácter personal.

Disposición adicional decimocuarta. Colaboración entre el Instituto Nacional de la Seguridad Social y la Jefatura Central de Tráfico.

Disposición adicional decimoquinta. Uso de dispositivos alcoholímetros antiarranque.

Disposición transitoria primera. Matriculación definitiva de vehículos en España.

Disposición transitoria segunda. Práctica de las notificaciones en la Dirección Electrónica Vial.

Disposición transitoria tercera. Límites de velocidad para vehículos de tres ruedas asimilados a motocicletas.

Disposición transitoria cuarta. Recuperación o bonificación de puntos por la superación de cursos de conducción segura y eficiente.

Disposición transitoria quinta. Consulta de las empresas de transporte y de las personas trabajadoras autónomas que tengan la condición de empleadoras sobre la habilitación para conducir de sus conductores profesionales.

Disposición final primera. Título competencial.

Disposición final segunda. Habilitaciones normativas.

Disposición final segunda bis. Incremento de las plantillas del personal examinador de la Dirección General de Tráfico.

Disposición final tercera. Habilitación al Ministro del Interior.

Anexo I. Conceptos básicos.

Anexo II. Infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos.

Anexo III. Cursos de sensibilización y reeducación vial.

Anexo IV. Cuadro de sanciones y puntos por exceso de velocidad.

Anexo V. Datos de búsqueda a los que podrán acceder los órganos competentes españoles.

Anexo VI. Datos que se facilitarán por los órganos competentes españoles.

Anexo VII. Carta de información.

TÍTULO PRELIMINAR

Disposiciones generales

Artículo 1. Objeto

Esta ley tiene por objeto regular⁴⁸ el tráfico, la circulación de todos los vehículos⁴⁹ y la seguridad vial⁵⁰.

⁵¹ (*Libertad de circulación*).

⁵² (*Convenciones Internacionales*).

2. A tal efecto, regula:

⁴⁸ Era necesario revestir con **rango de ley** una de las modalidades de ejercicio del derecho fundamental contemplado en el **artículo 19 de la Constitución**: "Los españoles tienen derecho a elegir libremente su residencia y a circular por el territorio nacional". El artículo 53 CE exige que sólo por ley, podrán **regularse el ejercicio** de los derechos y libertades reconocidos en el Capítulo II del Título I (derechos fundamentales) y uno de esos derechos es el contemplado en el artículo 19, la libertad de circulación.

⁴⁹ La Disposición final primera del TRLTSV señala que: "Esta ley se dicta al amparo de la competencia exclusiva atribuida al Estado sobre tráfico y circulación de vehículos a motor por el artículo 149.1.21ª CE." Debiera haber añadido "y de acuerdo a lo previsto en los art. 19 (libertad de residencia y circulación) y 53 (el ejercicio de los derechos y libertades fundamentales tienen que regularse por ley) de la Constitución.

Es llamativo que la CE en su art. 149.1.21) sólo otorga competencia exclusiva al Estado en la regulación del tráfico y circulación de vehículos a motor y luego ese mismo art. señala en su apartado 3 que "Las materias no atribuidas expresamente al Estado por esta Constitución podrán corresponder a las Comunidades Autónomas, en virtud de sus respectivos Estatutos".

El TC considera integrado en el título relativo al tráfico y a la circulación de vehículos a motor (SSTC 203/1992; 181/1992): Las actividades públicas relativas a la ordenación del desplazamiento o circulación por las vías públicas de vehículos, peatones y animales (que en el fundamento jurídico 2 de la STC 203/1992, de 26 de noviembre, se califican como "núcleo fundamental" de esta materia), así como aquellas otras "actividades conexas" que, por razones de finalidad con las primeras, tienden a garantizar de forma directa e inmediata la "seguridad vial activa y pasiva".

⁵⁰ El TRLTSV consagra el principio general de "alterum non laedere" en materia de circulación vial, es decir, 'no causar daño a nadie'.

⁵¹ Ya que el TRLTSV regula una modalidad del ejercicio de uno de los derechos fundamentales, es decir, regula la libertad de circulación por las vías públicas y las privadas de uso público, debiera hacer alguna referencia a este asunto. Por ejemplo, la Ley de Tránsito Argentina (Ley núm. 24.449) en su art. 3º que se ocupa de la "Garantía de libertad de tránsito" establece que "Queda prohibida la retención o demora del conductor, de su vehículo, de la documentación de ambos y/o licencia habilitante por cualquier motivo, salvo los casos expresamente contemplados por esta ley u ordenados por juez competente".

⁵² Debía haber hecho referencia a que esta ley respeta las Convenciones Internacionales firmadas y ratificadas por España, entre otras, las que se ocupan de la circulación y la señalización vial. La Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial en su base cuarta dispone: "Las normas de circulación para los vehículos, así como aquellas que por razón de seguridad vial hayan de establecerse para la circulación de peatones y animales por las vías de utilización general, se acomodarán a las reglas de la Convención de la Circulación Vial, abierta a la firma en Viena el 8 de noviembre de 1968, y al Acuerdo Europeo, complementario de dicha Convención, abierto a la firma en Ginebra el 1 de mayo de 1971".

- a) **El ejercicio de las competencias**⁵³ que, de acuerdo con la Constitución Española⁵⁴ y los estatutos de autonomía, corresponden en tales materias a la Administración General del Estado⁵⁵, y a las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en esta materia⁵⁶, así como la determinación de las que corresponden en todo caso a las entidades locales⁵⁷.

⁵³ Frente a la creencia popular de que la DGT monopoliza las competencias en todo lo relativo al tráfico y la seguridad vial, tenemos que recordar que ni siquiera se ocupa de la señalización y mantenimiento de las vías.

Las competencias se distribuyen de la siguiente forma:

- a) **Expropiación de terrenos, estudio y ejecución de una vía:** el Estado, las C.C.A.A., las Provincias y los Ayuntamientos. Algunas veces una administración debe pedir permiso a otra, por ejemplo, cuando una vía autonómica va a desembocar en una vía de titularidad del Estado.
- b) **Señalización fija:** El titular de la vía. Incluye la identificación de las carreteras y de las calles. La Red de Carreteras Europeas comprende el conjunto de carreteras que discurren por los países europeos.. Tiene su propia nomenclatura y numeración, con ello se pretende unificar la numeración de las carreteras europeas. La responsabilidad corresponde a la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (UNECE).
- c) **Mantenimiento de la vía:** El titular de la misma: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, C.C.A.A., diputaciones, cabildos, ayuntamientos....
- d) **Señalización variable:** La DGT (en el País Vasco, Cataluña y Navarra (esta última, a partir del 01.07.2026), los servicios correspondientes), a través de los paneles de mensaje variable.
- e) **Regulación y vigilancia:** En vías interurbanas, la DGT; en el País Vasco, Cataluña y Navarra (esta última, a partir del 01.07.2026), sus servicios autonómicos; en vías urbanas, los ayuntamientos. Hay algunos matices adicionales como el caso de los Miñones en Álava (agentes de la Ertzaina cedidos a ese cuerpo) que pueden denunciar infracciones de tráfico y de las Diputaciones Vascas que tramitan las denuncias a los transportistas.
- f) **Permisos y licencias de conducción y documentación de los vehículos,** incluidas las matrículas: La DGT tiene la responsabilidad exclusiva en todo el territorio nacional.
- g) **Permiso por puntos:** la regulación corresponde a la DGT, aunque en los cursos también son competentes los servicios de tráfico del País Vasco, Cataluña y Navarra (esta última, a partir del 01.07.2026) en sus territorios.
- h) **Convenios Internacionales:** Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación.
- i) **Programación de la enseñanza de la seguridad vial:** Ministerio de Educación y Formación Profesional.
- j) **Delitos:** Los Tribunales sancionan los delitos de tráfico (grandes excesos de velocidad y alcohol, drogas, conducción especialmente temeraria). La DGT no interviene al no ser una infracción administrativa.
- k) **Vehículos:** Ministerio de Industria, Comercio y Turismo en todo lo relacionado con las características técnicas, regulación de la ITV, homologaciones, etc.
- l) **Talleres:** La inspección corresponde a las Consejerías Autonómicas con competencias en Industria y Consumo.
- m) **Emergencias:** Los 112 de las comunidades autónomas (y algunos ayuntamientos) gestionan la movilización de las ambulancias y bomberos para atender a las víctimas de los accidentes de tráfico.

⁵⁴ El artículo 149.1. 21ª señala que el Estado tiene competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor (es decir, viene a indicar que no la tiene en el caso de los ciclos y los VMP). Hubo que hacer ingeniería jurídica para subsanar el error mediante las Sentencias del TC 181/1992 y 203/1992: “Las actividades públicas relativas a la ordenación del desplazamiento o circulación por las vías públicas de vehículos, peatones y animales (que en el fundamento jurídico 2 de la STC 203/1992, de 26 de noviembre se califican como **núcleo fundamental de esta materia**)”.

⁵⁵ Art. 4 del TRLTSV.

⁵⁶ Debía hacer alguna referencia a cuáles son las Comunidades Autónomas con competencias transferidas en materia de tráfico.

⁵⁷ La determinación está contenida en el artículo 25, apartados b), d), f) y g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local. El TRLTSV viene a detallar y desarrollar los contenidos de aquella ley, especialmente en su artículo 7.

- b) **Las normas de circulación** para los vehículos⁵⁸, así como las que por razón de seguridad vial rigen para la circulación de peatones y animales⁵⁹ por las vías de utilización general⁶⁰, estableciéndose a tal efecto los derechos⁶¹ y obligaciones⁶² de los usuarios de dichas vías.
- c) **Los elementos de seguridad activa y pasiva**⁶³ y su régimen de utilización, así como las **condiciones técnicas de los vehículos y de las actividades industriales que afecten de manera directa a la seguridad vial**⁶⁴.
- d) **Los criterios de señalización** de las vías de utilización general⁶⁵.
- e) **Las autorizaciones**⁶⁶ que, para garantizar la seguridad y fluidez de la circulación, otorga la Administración **con carácter previo** a la realización de actividades relacionadas con la

⁵⁸ Es llamativo que para peatones y animales las normas de circulación se dicten por razones de seguridad vial y no se tengan en cuenta esas razones en la circulación de vehículos. Los vehículos tienen que estar homologados y con la ITV al día para poder circular y estas dos condiciones se exigen por motivos de seguridad vial. Además de los peatones y animales hay otros usuarios como son los pasajeros, los jinetes o los pastores.

⁵⁹ Debiera referirse a “animales acompañados”.

⁶⁰ Aquí simplifica el contenido del artículo 2 abreviándolo enormemente al denominar las vías a las que afecta la normativa de tráfico como “vías de utilización general”.

⁶¹ El artículo 19 de la CE indica que “Los españoles tienen derecho... a circular por el territorio nacional” y el circular a pie, a caballo o en vehículos, es una de las modalidades del ejercicio de ese derecho, y esto es lo que va a ser desarrollado por el TRLTSV.

Las normas de circulación establecen cierto amparo para determinados usuarios vulnerables como por ejemplo los ciclistas y ciclomotoristas que pueden, en ciertos casos, circular en paralelo o para los usuarios de los carriles VAO.

También establecen limitaciones para algunos usuarios como la prohibición de que peatones, ciclistas, vehículos de tracción animal y vehículos especiales agrícolas puedan circular por las autopistas.

⁶² Hay otras leyes que también afectan a la circulación de vehículos. Así la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes, dispone en su art. 48 que los planes anuales de prevención, vigilancia y extinción de incendios forestales se aplicarán de manera continua durante todo el año e incluirán: **i) Las prohibiciones o limitaciones a la circulación de vehículos a motor por pistas forestales en las que no existan servidumbres de paso situadas fuera de la red de carreteras y a través de terrenos forestales** y al acceso de personas ajenas a la vigilancia, extinción y gestión de incendios.

⁶³ Las afirmaciones de este párrafo no se corresponden con el contenido de la ley. El TRLTSV apenas se ocupa de estos aspectos en los artículos 13 y 47 al referirse a la seguridad pasiva que proporcionan el casco, el cinturón y los SRI. Respecto a la seguridad activa, trata, en el artículo 43.2a) de la utilización de luces diurnas en las motocicletas, y con respecto a las condiciones técnicas apenas las cita en el artículo 10.3).

Tampoco presta atención a los neumáticos ya que esta palabra no figura en la Ley y una vez en el RGCir al hablar de las guías sonoras longitudinales y en otras dos ocasiones al referirse a los mensajes que pueden aparecer en la señalización circunstancial.

⁶⁴ Se refiere al humo de ciertas instalaciones, a los talleres de reparación de automóviles, etc. Debía indicar en que ley o reglamento se encuentran estas regulaciones.

⁶⁵ Están en las siguientes disposiciones:

a) **Orden MOP 16.07.1987**, por la que se aprueba la Norma 8.2-IC sobre “**Marcas Viales**” (BOE núm. 185, de 4 de agosto).

b) **Orden FOM/3053/2008**, de 23 de septiembre, por la que se aprueba la Instrucción Técnica para la instalación de **reductores de velocidad y bandas transversales de alerta** en carreteras de la Red de Carreteras del Estado.

c) **Orden FOM/534/2014**, de 20 de marzo, por la que se aprueba la Norma 8.1-IC, sobre “**Señalización Vertical** de la Instrucción de Carreteras” (BOE núm. 83, de 5 de abril).

d) **Orden FOM/273/2016**, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1-IC **Trazado**, de la Instrucción de Carreteras (BOE núm. 55, de 4 de marzo).

e) **Catálogo de Señales Verticales de Circulación**: Tomos I y II (Ministerio de Movilidad, Transportes y Agenda Urbana, marzo de 2022).

⁶⁶ Permisos y licencias de conducción, tarjeta ITV, permiso de circulación...

circulación de vehículos, especialmente a motor⁶⁷, así como las **medidas cautelares**⁶⁸ que adopte con el mismo fin⁶⁹.

- f) **Las infracciones** derivadas del incumplimiento de las normas establecidas y las sanciones aplicables a las mismas⁷⁰, así como el **procedimiento sancionador**⁷¹ en esta materia.

Artículo 2. Ámbito de aplicación⁷².

⁶⁷ Al estar incluidos los ciclomotores en esas autorizaciones previas, sería mejor que dijese: "con la circulación de vehículos, excepto ciclos y vehículos de tracción animal".

⁶⁸ A pesar de que la ley 18/2009 de modificación de la LTVS en materia sancionadora, indicó en el apartado VI de su Preámbulo que se cambiaba los términos "medidas cautelares" para pasar a ser "medidas provisionales", sin embargo, esa misma ley, en su artículo 91 los siguió manteniendo y lo mismo sucedió posteriormente ya que la Ley de Seguridad Vial de 1990 en su última reforma en los artículos 1 y 91 siguió usándolos y el LTVS lo sigue haciendo en los artículos 1 y 111.

Incluso la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, aunque utiliza "medidas provisionales" 10 veces, sigue utilizando 1 vez "medidas cautelares".

⁶⁹ Los art. 103 y 104 del LTVS regulan los casos en los que se puede adoptar la medida provisional de inmovilización, ya sea por el Jefe Provincial de Tráfico o bien por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, mientras que el artículo 105, establece los casos y condiciones en los que se podrá adoptar la medida de retirada del vehículo de la vía y su posterior depósito.

Aparte, el párrafo final del Apdo.2.5 del Dictamen FSCSV 2/2021 indica refiriéndose a los VMP: "Por el contrario, si a pesar de las características técnicas resultantes de la modificación, el vehículo en cuestión queda fuera del referido ámbito hipotético y conceptual de aplicación del Reglamento por darse alguno de los supuestos del art. 2.2 -por ejemplo por carecer de asiento, supuesto de patinete eléctrico sin asiento al que se le truca la potencia-, habría de negarse la subsunción en el concepto normativo de los arts. 379 y ss. CP, sin perjuicio del tratamiento que proceda desde el punto de vista administrativo. (...) el vehículo no podría circular por las vías objeto de regulación y procedería formular denuncia por carecer de autorización administrativa para circular y procedería la **inmovilización** y depósito." (Es decir, tras manipular la velocidad máxima de los patinetes, al NO tener asiento, NO existe la posibilidad de pasar a ser ciclomotor y NO se aplicará el CP al ser un vehículo ILEGAL, NO APTO para circular por la vía pública).

⁷⁰ La tipificación de las infracciones a lo dispuesto en esta Ley (LTVS) se encuentra recogida en los artículos 75, 76 y 77, según se trate de infracciones leves, graves o muy graves, respectivamente, mientras que las sanciones figuran en los artículos 80 y 81. Por su parte el Procedimiento Sancionador, se encuentra recogido en los artículos 83 al 96, ambos inclusive.

Los art. 64 y 65 se ocupan de la pérdida y la recuperación de puntos, respectivamente y en el Anexo II se establece que pérdida de puntos está asociada a cada infracción grave o muy grave.

⁷¹ El Reglamento del Procedimiento Sancionador en materia de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial fue aprobado por el Real Decreto 320/1994, de 25 de febrero, publicado en el BOE núm. 95, de 21 de abril de 1994, con vigencia desde el 11 de mayo de 1994. La Disposición final sexta (desarrollo reglamentario) de la Ley 18/2009 por la que se modificó la LTVS, en materia sancionadora, señala: "2. En todo caso, en el plazo de seis meses desde que entre en vigor esta Ley, se dictará un nuevo reglamento de procedimiento sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial", pero no se cumplió esta disposición y aún sigue vigente el RPSMT de 1994.

Es notable observar como el ciudadano tiene que respetar obligadamente los plazos, por ejemplo, en los recursos y la Administración no se siente obligada, en absoluto, por sus propios plazos, que para mayor "inri" hemos visto que lo hará "en todo caso". Sería mucho mejor que hubiera dicho "se tratará de dictar".

La Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en su Disposición adicional primera que se ocupa de las especialidades por razón de materia, señala que los procedimientos administrativos regulados en leyes especiales por razón de la materia que no exijan alguno de los trámites previstos en esta Ley o regulen trámites adicionales o distintos se regirán, respecto a éstos, por lo dispuesto en dichas leyes especiales, y entre ellos incluye los procedimientos en materia de tráfico, con lo cual la legislación sectorial, en este caso, desplaza a la legislación general.

Así, pues, en un procedimiento sancionador en materia de tráfico sólo se aplicaría la Ley 39/2015, de 1 de octubre, y con carácter supletorio otras leyes.

⁷² Debía indicar que se aplica tanto a usuarios nacionales como extranjeros. Véase también el artículo 1.2 RGCIr, que amplía y desarrolla el ámbito de aplicación, aunque la redacción también es confusa, suscitando numerosas dudas.

El criterio prevalente para considerar que una vía está afectada por el TRLTSV, no depende de quién es el sujeto que tiene la titularidad, sino de su uso público.

*Una vía afectada por esta Ley es todo camino, calle o carretera, públicos o privados, destinado al uso de una colectividad indeterminada de usuarios. Ni en el TRLTSV, ni en la Ley de Carreteras o su Reglamento encontramos la definición de vía. Está compuesta de la plataforma, que incluye la calzada o calzadas y la mediana o terraplén si existen, los arcenes o **aceras**, las bermas, las cunetas y los taludes, si en estos tres casos existen. También forman parte de la vía los puentes y los túneles.*

Cuando indica que se aplica a los titulares de las vías, eso implica que deben mantener las mismas en estado óptimo para circular incluyendo la señalización adecuada.

La definición de “zona peatonal” (núm. 59) del Anexo I del TRLTSV indica que las aceras forman parte de la vía y eso implica muchas consecuencias que el legislador no ha tenido en cuenta.

Así la definición núm. 6 de ese Anexo I, dice que un vehículo es un “Aparato apto para circular por las vías (y las aceras son parte de las vías) o terrenos a que se refiere el artículo 2” y ese art. 2 señala que esas vías o terrenos tienen que ser públicos o que siendo privados sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.

El art. 121.5) RGCir, dispone que “La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales”, es decir, mientras el TRLTSV permite su circulación por la totalidad de la vía, el Reglamento la limita a la calzada. Por ello, este artículo que estamos analizando debiera establecer que un vehículo es un aparato apto solamente para circular por la calzada (...) y de ese modo se excluiría la posibilidad de que pudiera circular por las zonas peatonales incluidas las aceras.

Los preceptos de esta ley son aplicables en **todo el territorio nacional** y obligan a los **titulares⁷³ y usuarios⁷⁴ de las vías⁷⁵ y terrenos públicos aptos para la circulación⁷⁶**, tanto

⁷³ Los titulares de las vías públicas son el Estado, las C.C.A.A., las Diputaciones Provinciales, los Cabildos insulares (Canarias) o los Municipios mientras que los de las vías privadas son sus propietarios.

La "obligación" a los titulares no se aplica en muchos casos. Hay muchas carreteras que no cumplen lo previsto en la Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras, ni tampoco lo cumplen las existentes anteriormente. En la Norma vigente una carretera convencional como mínimo, en el caso de las más modestas y con carácter excepcional, tienen que tener una anchura por carril de 3 m, un arcén a cada lado de 0,5 m y una berma, también a cada lado de 0,5 m.

⁷⁴ El legislador se olvidó de incluir a los titulares de los vehículos ya que esta Ley también se aplica a ellos como vemos en el artículo 11 de la Ley. El art. 1.2.a) del RGCir opta por incluir no solo a los usuarios, disponiendo: "Asimismo, **son aplicables a todas aquellas personas físicas o jurídicas** que, sin estar comprendidas en el inciso anterior, **resulten afectadas por dichos preceptos**".

⁷⁵ Sorprende que no figure en el Anexo I la definición de "vía", que aparece 178 veces en el texto de la Ley, 119 en singular y 59 en plural, además de aparecer formando parte de otras palabras como es el caso de "Autovía". Dado que el TRLTSV se ocupa de las "vías públicas" debemos acudir a la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras:

"Preámbulo.

(...)

Párrafo 9.- "Por ello se ha considerado conveniente introducir en la Ley el concepto de **servicio público viario**, el cual, aunque conocido y considerado tradicionalmente como base de la gestión de carreteras, no quedaba explícitamente reflejado en la legislación de carreteras vigente."

(...)

Párrafo 31.- "(...) **A tal fin se define dicho dominio público viario, que integra no sólo las carreteras propiamente dichas, sino el viario anexo, sus elementos funcionales y las zonas contiguas a las carreteras.**"

(...)

Párrafo 32 "(...)Se completa la definición de los elementos funcionales de las carreteras estableciendo su pertenencia al dominio público viario."

(...)

Art.2 Definiciones

En al art.2.3 se define como **vía** todo aquello que es carretera (que en el TRLTSV, Anexo I, Punto 65 requiere que esté pavimentada): autopistas, autovías, carreteras multicarril y carreteras convencionales.

En al art.2.6 se definen todo aquello que, **sin ser carretera**, sigue siendo **vía**:

a) los caminos de servicio, entendiendo por tales las vías construidas para facilitar el acceso a las propiedades colindantes o, en general, como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas de los titulares de dichas propiedades.

b) las vías forestales y las vías pecuarias clasificadas como tales por su legislación específica.

c) Los viales y caminos de competencia estatal que forman parte del Viario Anexo a la Red de Carreteras del Estado, en los que no será de aplicación obligatoria con carácter general la normativa técnica de carreteras del Ministerio de Fomento, si bien, en tanto dicho Viario Anexo sea de titularidad estatal, estará sujeto a las determinaciones de la presente ley, siendo su gestión competencia del Ministerio de Fomento."

Sin olvidar el Art.3. Elementos funcionales. Y aunque los elementos funcionales no tienen consideración de carretera (art.3.2), dichos elementos pertenecen al concepto de **vía pública**.

Es decir, el concepto de **vía pública** es mucho más amplio que cada una de las distintas denominaciones en las que "se divide" y lo vimos en los art.2.3 y art.2.6. por englobar lo relativo al **servicio público viario** y al dominio de la **vía pública** y es importante recalcar que los conceptos: carretera, camino, vial o camino forestal, etc., **no** sustituyen **ni** son sinónimos de **vía pública**, sino que comprenden alguno de los tipos de **vía pública** que existen. Conviene destacar que desde el art.4 ya sólo se habla de **carreteras** (definidas en art.2.3, sin incluir las **vías públicas** del art.2.6 -que **no** son carreteras- pero siguen siendo **vías públicas**).

El Tribunal de Casación italiano en la sentencia de Casación Penal, Sección IV, núm. 2582 de 26/01/2011, establece la definición de carretera a efectos de la aplicación concreta de las disposiciones del "Código della Strada" (Código de la Circulación): "La noción de 'carretera' del artículo 2 del Código Civil italiano se refiere a una superficie destinada al uso público, sin diferenciar si es pública o privada, ya que es únicamente el uso público el que justifica, por razones de orden público y seguridad colectiva, la sujeción de una zona al Código de la Circulación. De la sentencia se desprende que el criterio prevalente para considerar pública una carretera no depende de quién sea su titular, sino del uso público que se le dé.

⁷⁶ En algunos países, tal como sucede en Argentina, se indica que quedan excluidos los ferrocarriles. Tendría que haber diferenciado lo que es circulación de vehículos y lo que es circulación de personas. Esto quiere decir que si una vía pública no es apta para la circulación no se aplica la ley, es decir, si una vía pública se cierra al tráfico de vehículos y personas por obras, deja de aplicarse la Ley de Tráfico y debiera aclararse esta circunstancia. Sin embargo, si se cierra a causa de una procesión o manifestación seguiría rigiendo la Ley en lo que se refiere, al menos, a la circulación de personas ya que éstas están circulando por la vía y además muchas veces de forma autorizada, por lo que no se puede decir que “no es apta para la circulación”.

También debiera indicar que existen vías públicas con limitaciones de circulación como sucede con las vías pecuarias que están pensadas para la circulación de ganado, pero por las que pueden circular ciertos vehículos bajo determinadas condiciones contempladas en la legislación autonómica sobre la materia, tal como indica el art. 16 de la Ley 3/1995 de Vías Pecuarias. Recordemos que el art. 149.1.23 CE sólo contempla la exclusiva competencia del Estado en la legislación básica sobre Vías Pecuarias.

El artículo 54 bis de la Ley. 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes (BOE núm. 280 de 22 de noviembre), que se ocupa del acceso público, establece:

1. El acceso público a los montes será objeto de regulación por las Administraciones Públicas competentes.
2. Las comunidades autónomas definirán las condiciones en que se permite la circulación de vehículos a motor por pistas forestales situadas fuera de la red de carreteras y a través de terrenos forestales, fuera de los viales existentes para tal fin.

En los caminos de tierra por los que circula una colectividad indeterminada de usuarios también se aplica la Ley de Seguridad Vial. El periódico digital “El Español” informa el 03.06.2017, que un caballo desbocado mató a un hombre en la Romería del Rocío de Terrassa al atropellarlo con el carro del que tiraba y otra persona también resultó herida. Además de la infracción penal podría existir una infracción administrativa por no controlar al animal en todo momento.

Otro ejemplo de vías de tierra donde se aplica el TRLTSV es en la Isla Graciosa, la conocida como octava isla canaria, que carece de vías asfaltadas y donde viven 750 personas en dos localidades y donde, además de los vehículos particulares, algunos vehículos todoterreno pasean a los turistas. En esa isla, de acuerdo con el art. 48.1.f) RGCir, al no estar pavimentadas las vías, la velocidad máxima es de 30 km/h.

Debe tenerse en cuenta que algunas empresas de alquiler de vehículos incluyen cláusulas en sus contratos que limitan la utilización del vehículo por caminos de tierra, o que no se hacen cargo de las averías o siniestros del vehículo si se circula por caminos no asfaltados.

También hay compañías de seguros cuyas pólizas, como norma general, tampoco ofrecen el servicio de asistencia en carretera si el coche se queda tirado en zonas no asfaltadas o con un asfalto muy deficiente.

En las vías de tierra no sólo rige el TRLTSV y el RGCir, sino que también pueden ser de aplicación otras leyes. En la sentencia 221/05 del Juzgado Contencioso Administrativo de Oviedo (Magistrado-Juez D. José Ramón Chaves García), se condenó por responsabilidad patrimonial a la Mancomunidad “Valles del Oso” por el deslizamiento por una ladera de una piedra grande que afectó a dos personas que caminaban por la “Senda del Oso”, que estaba gestionada por aquella Mancomunidad. En la sentencia se destaca que no concurría una causa de fuerza mayor y que la Administración está obligada a adoptar algunas medidas preventivas:

- a) Prohibir el tránsito por las zonas de peligro real e inevitable.
- b) Desviar el tránsito por otros pasos o zonas.
- c) Alertar con señales o indicativos del peligro de desprendimientos.
- d) Imponer en determinados tramos el uso de cascos o protección equivalente.
- e) Acordar órdenes de ejecución de medidas de seguridad por parte del propietario de la finca al amparo de la legislación urbanística.
- f) Establecer un servicio de inspección regular de las zonas lindantes con la senda, para detectar y alertar de los riesgos para los usuarios.

En la sentencia 119/2021 del Juzgado Contencioso-Administrativo núm. 1 de Albacete se declaró la responsabilidad patrimonial del ayuntamiento de Yeste por los daños sufridos por un vehículo como consecuencia de la caída de una roca. El vehículo estaba estacionado correctamente y el Ayuntamiento sabía que existía peligro de derrumbe para las personas y las cosas y sin embargo no adoptó ninguna medida para evitarlo y el juzgado manifiesta que es irrelevante quien es el titular del monte de donde se desprendió la roca ya que el Consistorio había expresamente habilitado y pintado el lugar con pintura blanca para estacionamiento de vehículos.

A veces también los senderistas no se dan cuenta de que los pastos de montaña no están completamente cercados o cerrados. Por ello deben ser prudentes ya que incluso animales domésticos como las vacas pueden sentir que sus crías son amenazadas y atacar a las personas, sobre todo a aquellas que salen a pasear con sus perros.

El diario digital alemán <https://www.br.de> señala en su edición del 12.03.2019 que Austria planea un código de conducta para senderistas. En caso de que no lo respeten, las indemnizaciones por reclamaciones por daños

ocasionados por animales no se pagarán o se verán sustancialmente disminuidas. Esta iniciativa se debe a la repercusión que tuvo el fallecimiento, ocasionado por el ataque de una vaca, en 2014, de una turista alemana que hacía senderismo en Austria con su perro. La iniciativa, más que para proteger a los excursionistas, está destinada a proteger a los animales del estrés que éstos les ocasionan.

Europa Press informa el 04.05.2024 que una vaca golpeó a dos peregrinos que hacían el Camino de Santiago en el municipio salmantino de Navarredonda de Salvatierra, quedando uno de ellos malherido.

También en los Países Bajos, los agricultores están molestos por los numerosos turistas que van paseando o descenden de los vehículos para sacarse selfies dentro de los campos de tulípanes ocasionado daños a las plantaciones.

En España, existen recorridos característicos, incluso parcialmente sin asfaltar, por donde circula una colectividad indeterminada de usuarios, especialmente peatones, como sucede en tramos del “Camino de Santiago”, que debería denominarse “Caminos de Santiago” porque no cuenta con un único itinerario y dispone de una señalización propia y exclusiva y también circula mucha gente por caminos de tierra durante la “Romería del Rocío”, entre los que se incluyen muchos jinetes y conductores de carros en los que viajan personas y que atraviesa zonas de especial protección ambiental como es el caso del parque de Doñana.

urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos⁷⁷ que, **sin tener⁷⁸ tal aptitud, sean de uso común⁷⁹, y en defecto de otras normas, a los titulares de las vías y terrenos⁸⁰ privados⁸¹ que sean utilizados por una colectividad indeterminada⁸² de usuarios⁸³.**

⁷⁷ En este art. vemos que el TRLTSV prima, respecto de las vías, su utilización antes que la titularidad de las mismas.

⁷⁸ Aunque desde un punto de vista físico es dudoso que pueda haber “vías y terrenos” **que no sean aptos para la circulación** en los que se pueda aplicar el TRLTSV, ya que por sus condiciones físicas no se podría circular.. Pero **el concepto de circulación es mucho más amplio, ya que supone la suma de elementos físicos y de seguridad**, [véase en el Prontuario de Jurisprudencia Constitucional (pág. 416 y ss. de la Edición de 2021) sobre la competencia exclusiva del Estado en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor que figura en el art.149.1.21ª CE, en el Apdo II, subapartados a) + b)] “(...) Las actividades públicas relativas a la ordenación del desplazamiento o circulación por las vías públicas de vehículos, peatones y animales (que en el fundamento jurídico 2 de la STC 203/1992, de 26 de noviembre, se califican como “núcleo fundamental” de esta materia), así como aquellas otras “actividades conexas” que, por razones de finalidad con las primeras, tienden a garantizar de forma directa e inmediata la “seguridad vial activa y pasiva”(...)”...que interpretándolo de forma inconexa a la redacción del art.2. LSV **supondría que tampoco** serían aptos para la circulación las vías y terrenos que no estuvieran debidamente señalizados o que careciesen de los elementos de seguridad exigidos por la normativa.

⁷⁹ En el caso de las vías y terrenos de uso común que carezcan de aptitud para la circulación, es decir, tanto aquellos en los que físicamente no se pueda circular o que no estuvieran debidamente señalizados o que careciesen de los elementos de seguridad establecidos, se le aplicarían igual el TRLTSV, lo que no tiene mucho sentido.

En Alemania existe en muchos aparcamientos comerciales, hospitales, hoteles, etc., una señal de estacionamiento que consiste en una “P” grande de color blanco sobre fondo azul y debajo de la letra el texto “Aquí se aplica el Reglamento General de Circulación (StVO)” y sería muy conveniente que el RGCir español también incluyese esa señal. No se podría poner en un aparcamiento exclusivo para empleados de una empresa al carecer de cobertura legal.

⁸⁰ Debemos tener en cuenta que en terrenos privados también pueden existir limitaciones que afecten a los conductores. Así las entidades que organizan por ejemplo ralis, aunque sea en circuitos cerrados, pueden exigir a los conductores que estén en posesión de un permiso de conducción vigente y eso implica que los participantes no pueden estar privados del derecho a conducir, tener declarada la pérdida de vigencia o el permiso caducado. Lo cierto es que en este tipo de vías y terrenos el TRLTSV sólo se aplica si son utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.

⁸¹ Este apartado es desarrollado parcialmente en el art. 1.4) RGCir, donde señala que: “En defecto de otras normas, **los titulares de vías o terrenos privados no abiertos al uso público**, situados en urbanizaciones, hoteles, clubes y otros lugares de recreo, **podrán regular, dentro de sus respectivas vías o recintos, la circulación exclusiva de los propios titulares o sus clientes** cuando constituyan una colectividad indeterminada de personas, siempre que lo hagan de manera que **no desvirtúen las normas de este reglamento, ni induzcan a confusión con ellas**”.

El RGCir parece referirse, por ejemplo, a una urbanización que tiene accesos controlados, por ejemplo mediante una barrera móvil, pero a la que acuden amistades o clientes de los residentes y que por ello pueden considerarse “una colectividad indeterminada de usuarios”, ya que no se sabe con antelación quien va a venir o a circular por la misma. Esto supone que la asociación de vecinos de esa urbanización puede publicar lo que vendría a ser una regulación de tráfico interna para ordenar la circulación dentro de esos recintos. Debiera indicar que si no está regulada la circulación mediante una “regulación propia” (respetando el RGCir) se aplica directamente el Reglamento General de Circulación.

Lo llamativo es que, en los recintos estrictamente privados, utilizados por una colectividad determinada de usuarios no tiene aplicación la legislación de tráfico, aunque nada impediría, por ejemplo, a la comunidad de vecinos de uno de esos recintos publicar sus propias normas. Por ello sería interesante que dijese que en un terreno privado en ausencia de regulación específica se aplicará subsidiariamente la normativa de tráfico. Si en una urbanización privada, tanto utilizada por una colectividad indeterminada, en la que no se haya publicado ninguna regulación interna, como en una utilizada por una colectividad determinada de personas, si un vehículo sale de un garaje y colisiona con otro que va por la vía está claro que hay que aplicar alguna norma y no tiene sentido que en ausencia de una regulación de la propia comunidad no se contemple la obligatoriedad de aplicar la más específica, que es la de tráfico.

En esos lugares la situación material de peligro derivada de la circulación es idéntica, por lo que los usuarios de la zona privada tienen derecho a esperar de los conductores de vehículos a motor una conducta de observancia de las normas del Reglamento General de Circulación.

Para conducir, por ejemplo, un tractor que circula sólo dentro de fincas agrícolas, no es necesario ningún tipo de permiso o licencia, y a la vista de la gravedad de los accidentes en que se ven implicados sus conductores,

convendría que se reglamentase su conducción, exigiendo una formación teórico-práctica mínima en la que se tendría que incluir la seguridad laboral, además de exigir que el tractor cuente con estructura de protección.

No existen datos oficiales sobre los accidentes de tractor. La página "gloria.tv" informa el 04.02.2019 que anualmente se producen unos 80 fallecidos. La Voz de Galicia informa el 12.02.2019 que sólo en Galicia, desde el 2011 se contabilizan 125 fallecidos (56 en los últimos tres años) en siniestros de tractor en la comunidad. El vuelco en fincas en el caso de los tractores agrícola o en montes en el caso de los tractores forestales son los que más se repiten, un 46 % de las veces. La otra causa de muerte se produce en carreteras, pistas o caminos, entre el domicilio y el lugar de trabajo, y casi siempre en salidas de vía provocadas por errores en la conducción o por deficiencias en vehículos demasiado viejos. Los tractores más antiguos, sin arcos antivuelco ni cinturones de seguridad, aplastan al conductor y a los ocupantes, casi siempre de edad avanzada y con dificultades de movilidad, que no consiguen escapar de la muerte. El 08.08.2019 vuelve a informar que en solo 6 meses fallecieron 13 agricultores por este motivo en Galicia. Sin embargo, al ser la mayoría en fincas particulares, la DGT sólo contabilizó 2 de ellos.

Para combatir esta accidentalidad la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (CNSST) aprobó en diciembre de 2018, a propuesta del Grupo de Trabajo Sector Agrario, el Plan Nacional de Sensibilización en Prevención de Riesgos Laborales en el Sector Agrario. La necesidad de este plan está avalada tanto por los datos de siniestralidad publicados como por los múltiples factores de riesgo a los que están sometidos los trabajadores de este sector.

Además, se acordó que la primera campaña del Plan de Sensibilización se centrara en el vuelco de tractor, principal agente material asociado al accidente en jornada laboral en las actividades agrarias y ganaderas.

Los objetivos de esta campaña son el fomento del uso seguro del tractor y el aumento del número de tractores provistos de estructura de protección en caso de vuelco (ROPS) y de cinturón de seguridad, a través de la concienciación respecto al riesgo de vuelco y a los posibles daños ocasionados por este tipo de accidentes.

Se da el caso de que, por motivos de fiestas, ferias etc., un particular habilita un campo de su propiedad como estacionamiento, cobrando normalmente una entrada (esos ingresos tendrían que declararlos a Hacienda); en este caso al ser utilizado por una colectividad indeterminada de usuarios, si se produjera una colisión entre vehículos o un atropello sería de aplicación este artículo. Dado que el titular del terreno debe contar además con autorización del ayuntamiento para ejercer aquella actividad, en caso de algún incidente o accidente actuará la Policía Municipal a requerimiento de dicho titular, de alguno de los usuarios o de oficio. Esta es la interpretación que dio el 04 de abril de 2017, el Jefe de la Unidad de Ordenación Normativa ampliando el contenido de este precepto en un escrito dirigido a la JPT de Madrid ante las dudas planteadas por la policía local de Leganés.

Si es un lugar estrictamente privado, al no ser de aplicación el TRLTSV, si, por ejemplo, una persona ocupa una plaza de garaje ajena, se podría pensar en aplicar la Ley de Seguridad Ciudadana por ocupación de inmueble ajeno (infracción leve según el art. 37.7 LOPSC), o en casos más graves, el delito de usurpación contemplado en el art. 245.2 CP (el que ocupare, sin autorización debida, un inmueble, ..., o se mantuviere en ellos contra la voluntad de su titular, será castigado con la pena de multa de tres a seis meses). En estos casos, a diferencia de lo que ocurre en el apartado núm. 1 del citado artículo, no se exige violencia o intimidación para la ocupación, sólo que "no cuente con la autorización de su titular". Aunque el texto del Código Penal no habla de la ocupación de "plazas de estacionamiento" o "garajes", los Tribunales se han pronunciado favorablemente a incluir dentro del precepto las ocupaciones indebidas estas plazas..

Incluso podría aplicarse el art. 710 Ley de Enjuiciamiento Civil (conseguir que esta persona se abstenga de actuar en un sentido).

La primera medida para resolverlo es identificar al propietario del vehículo para hablar con él. Una vez localizado, se le debe mostrar el perjuicio causado y solicitarle que retire su coche.

Si no lo hace, se puede recurrir a la Ley de Propiedad Horizontal. Su **artículo séptimo** establece que, "previa autorización de la Junta, debidamente convocada al efecto, se podrá **entablar** contra él una **acción de cesación** que se sustanciará a través del juicio ordinario". En otras palabras, se trata de **iniciar un procedimiento judicial**. Para que estemos frente a un delito de usurpación de aparcamiento se exigen tres elementos:

Es posible, además, presentar una denuncia de manera individual o a través de la comunidad de propietarios. Para ello, es necesario reunir todas las pruebas necesarias para demostrar la invasión de la plaza de garaje.

A continuación, hay que informar a la policía sobre la invasión para que ponga en marcha el proceso que culminará con la retirada del coche y su traslado al depósito municipal.

Si no se puede identificar al propietario del vehículo, hay que notificarlo al presidente de la comunidad o al administrador de la finca. Ellos actuarán como mediadores, intentando localizar al dueño y, si existe, aplicar el régimen sancionador de la comunidad. Si no lo encuentran, se recurrirá a la justicia.

1ª. Elemento subjetivo. Se exige la presencia de dolo por el ocupante, esto es, voluntad de realizar la usurpación y procurarse una utilidad o provecho económico. Podría tratarse de un error cuando se le dice a un conocido que puede ocupar determinada plaza de garaje y resulta que se le da mal la información o la interpretó erróneamente.

2ª. Elemento objetivo. La acción consiste en ocupar (una cosa inmueble) o en usurpar (un derecho real inmobiliario ajeno). Tanto en uno como en otro caso, se requiere una apropiación que suponga al mismo tiempo la desposesión del inmueble o derecho real a su legítimo titular.

3ª. Ajenidad de los bienes presuntamente usurpados. El resultado exige, además de la ocupación o usurpación efectivas que reporte una utilidad y se cause un daño, en función de lo cual se determina la pena de multa a aplicar. Se exige, además una certeza sobre la ajenidad de los bienes presuntamente usurpados.

Por ello habrá que ver el caso concreto enjuiciado, puesto que no será lo mismo que una persona y en un día concreto ocupe la plaza de aparcamiento de otra sin su permiso, que el que la ocupe de manera continuada durante cierto tiempo. Esta casuística está reflejada en distintas sentencias sobre el tema:

A) Sentencias condenatorias sobre ocupación de una plaza aparcamiento.

▪ **Audiencia Provincial de Murcia (Sección 2ª), sentencia 19.01.2018:** “Único. Se declara probado que XXXXX y su mujer YYYYYYYY adquirieron por escritura pública de fecha 3 noviembre 2015 la vivienda unifamiliar en planta primera sobre la baja o vivienda ubicada en el bloque del conjunto sito en c/ de Murcia. La misma lleva aneja de forma inseparable la plaza de garaje.

Que del matrimonio formado por el Sr. XXXXXX y su mujer la Sra. YYYYYYYY no han podido utilizar la misma porque el denunciado la ocupó con intención de permanencia, careciendo de título que le legitimare para ello ni consentimiento de sus titulares.

Fallo: debo condenar y condeno al denunciado como autor de un delito leve de usurpación a la pena de tres meses multa con una contra diaria de seis euros (540 euros) con responsabilidad personal subsidiaria en caso de impago y al desalojo inmediato del garaje ilegítimamente ocupado (número zzzz) y al abono de las costas procesales. Se advierte expresamente al acusado de que el incumplimiento de la obligación impuesta, una vez firme la presente resolución, supondrá la posible comisión de un delito de quebrantamiento de condena o delito de desobediencia”

▪ **Sentencia AP Madrid (Sección 16ª) 19 de abril de 2006:**

“Desde fecha no determinada, en todo caso anterior al veintidós de julio de dos mil cuatro el acusado, sin antecedentes penales, accedió, de modo continuado al garaje sito en el número NUM000 y NUM001 de la CALLE000 de la localidad de xxxxx y dejó estacionado el vehículo de su propiedad, marca BMW, matrícula xxxxx en la plaza número veintidós, sin contar con autorización del propietario ni con derecho alguno para ello. Debido a ello personas que alquilaron la indicada plaza no pudieron dejar estacionados sus vehículos, lo que motivó quejas al presidente de la Comunidad de propietarios. Esta situación se prolongó hasta el mes de noviembre de dos mil cuatro, a pesar de que en numerosas ocasiones en el citado vehículo fueron dejadas notas con la indicación de que debía proceder a retirarlo”.

▪ **Auto de la AP Madrid (Sección 27ª) de 13 de julio de 2009:**

“El concepto de usurpación abarca la ocupación de una cosa inmueble, independientemente de su naturaleza rústica o urbana. Por ocupación se entiende el ejercicio de los actos materiales propios del contenido del dominio: la entrada en el lugar, su cerramiento o cercamiento, la realización de obras en él o el aprovechamiento de sus posibilidades económicas. El usurpador es un ocupante sin título que legitime su comportamiento dominical. No es preciso que lleve a cabo la totalidad de las facultades que corresponden al dueño. Los elementos integrantes de dicha figura delictiva como son: a) la ocupación sin autorización debida de un inmueble ajeno incluyéndose en el concepto de inmueble las plazas de aparcamiento a tenor de lo dispuesto en el art. 334 del Código Civil y, b) el dolo el cual requiere el conocimiento por parte del autor de la falta de título y autorización para ocupar el inmueble, y que se dirige exclusivamente a la ocupación o permanencia sin intención de apropiación definitiva.”

B) Sentencia absolutoria sobre ocupación de una plaza aparcamiento.

• **Sentencia de la AP Sevilla (Sección 4ª) de 29 de marzo de 2004**

“La ocupación ocasional de una plaza de garaje no puede asimilarse a la usurpación de un inmueble, protegida en el art. 245.2º del Código Penal, porque el citado tipo penal exige que el acto de desposesión sea relevante en cuanto a la intencionalidad del sujeto activo y tenga cierta permanencia en el tiempo, de tal suerte que se excluyen aquellos actos que por esporádicos no acreditan un ánimo de desposesión sino únicamente un uso abusivo de la propiedad ajena, actuación, desde luego, no amparada por la ley pero cuya protección se encuentra en el orden civil pero no en el penal.”

Un escrito de 30.01.2017 de la Secretaría General Técnica del Ministerio del Interior indica que se trata, en todo caso, de una vulneración del derecho de propiedad por lo que no sería de aplicación la Ley Orgánica 4/2015 de protección de la seguridad ciudadana y por ello no podría aplicarse la medida cautelar de retirada del vehículo con una grúa debiendo sustanciarse el asunto por vía penal. No se debería utilizar esta Ley, al no tratarse de un lugar habitable de uso privado o público y podría usarse el art. 6º de la Ley de Propiedad Horizontal y ante su incumplimiento, el art. 172.3 CP que se ocupa del delito leve por coacciones.

En algún caso, en opinión del magistrado Vicente Magro Servet (“Boletín Propiedad Horizontal”, el 1 de noviembre de 2012), podría la propia comunidad solicitar los servicios de una empresa privada para que retirase el vehículo del garaje y lo dejase estacionado en la vía pública. Esta solución tendría que haber sido aprobada previamente

por una junta de propietarios y ser conocida por todos ellos. Incluso en el acuerdo de la junta se podría establecer que los gastos derivados de la actuación de la grúa serían cargados en la deuda del comunero. Según el magistrado, lo que no puede llevarse a cabo es recabar los servicios de la grúa municipal, ni, aunque se adopte el acuerdo en junta, ya que la policía local no puede intervenir en cuestiones que pertenezcan al ámbito de las relaciones privadas en las comunidades de propietarios.

El periódico "La Voz de Galicia" en sus ediciones del 01 y el 11 de enero de 2019, relata la historia de dos vehículos abandonados en una plaza de garaje de un edificio coruñés. El propietario de ambos vehículos había dejado de pagar el alquiler de las plazas y los dejó allí estacionados. Los propietarios de las plazas presentaron una demanda de desahucio, pero los titulares no pudieron ser localizados y no recogieron la primera notificación. En el juicio posterior el juez dictó una sentencia en la que autorizaba a desahuciar al moroso de sus plazas de garaje, pero no indicó como debía ser el procedimiento. Sólo indicaba hora y día en que se podían retirar los vehículos. Los propietarios llamaron al juzgado y fueron informados de que éste no ponía nada, ni grúa, ni otros medios. Sólo iba acudir una comisión judicial para tomar nota del alzamiento. La policía municipal les informó de que ellos no se ocupan de ese tipo de cosas y menos aún de trasladarlos al depósito municipal porque es un asunto privado e informaron a los propietarios de la plaza de que si los sacaban con una grúa privada el propietario podría reclamarles lo que le sucediese a los vehículos por dejarlos en la calle sin seguro. También una empresa privada de grúas les informó que ellos no se ocupan de retirar en estas circunstancias vehículos de los garajes.

Una empresa especializada en el tema se puso en contacto con los dueños de las plazas y les informó que ellos sólo necesitaban la sentencia judicial y una autorización del propietario de la plaza para acceder al mismo y retirar el vehículo, comprometiéndose a firmar un documento, incluso notarialmente, y haciéndose cargo de todo lo que le pueda suceder después al automóvil.

Uno de los propietarios afectados estaba tratando de que el juzgado le otorgase la propiedad del vehículo y aunque inicialmente se planteaba ese derecho como una compensación por el tiempo de impago del alquiler, finalmente había optado por utilizar el procedimiento que se sigue con los objetos abandonados o perdidos. Su abogado planteaba utilizar el artículo 703.1 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal que indica: "Si en el inmueble que haya de entregarse hubiere cosas que no sean objeto del título, el Letrado de la Administración de Justicia requerirá al ejecutado para que las retire dentro del plazo que señale. Si no las retirare, se considerarán bienes abandonados a todos los efectos". Basándose en este artículo el abogado cree que de esa forma el automóvil se convierte en "res derelictae" cosas que, habiendo tenido dueño, han sido voluntariamente abandonadas, lo que podría abrir la posibilidad de poder ocuparlas y poseerlas como dueño, con los derechos de disposición que ello otorga.

Lo curioso es que ambos vehículos estaban embargados y no se había podido ejecutar el embargo porque no habían podido ser localizados sus titulares.

Esta situación se da con más frecuencia en parkings públicos donde se encuentran con morosos que abandonan sus vehículos en las plazas durante mucho tiempo.

Si un propietario o inquilino hace caso omiso a una Sentencia del Juzgado que le prohíbe estacionar en una plaza de garaje perteneciente a otra persona, la comunidad de propietarios puede actuar contra esa persona por la vía penal por cuanto que estará incumpliendo una resolución judicial y cometiendo un delito de desobediencia a la autoridad judicial, así mismo se le podrá imponer multas económicas durante todo el tiempo que no cese en su conducta de estacionar su vehículo donde no tiene autorización.

El 27 de abril de 2014, la entidad Automovilistas Europeos Asociados informa en su página "aeclub.org" que una sentencia del Juzgado de Instrucción núm. 2 de Oviedo condenó a un conductor que aparcó en una plaza de garaje ajena. Según se recoge en la sentencia, contra la que cabe recurso, no es creíble la versión del acusado que afirmó que aparcó allí por equivocación y sólo estuvo unas horas ya que «está claro que él no tenía plaza en ese aparcamiento, y no podría dejar de saber que la de sus padres era otra distinta, que tampoco ha acreditado que fuera siquiera colindante». Se condena al conductor como autor responsable de una falta (ahora, es delito leve) de coacción prevista y penada en el artículo 620.2 (ahora, art. 172.3) del Código Penal a la pena de multa de 10 días, con una cuota diaria de 5 euros (total 50 euros), con arresto sustitutorio de un día por cada dos cuotas impagadas y a indemnizar a la dueña de la plaza de garaje con 12 euros que es el importe de aparcar el vehículo en un estacionamiento público durante ese día.

Este tipo de hechos se producen con cierta frecuencia en los garajes de urbanizaciones de residencias veraniegas en las que los propietarios no residen todo el año.

En cuanto a los vehículos abandonados en recintos privados o pertenecientes a una Administración pública, aunque no encajan en ninguno de los supuestos previstos en el artículo 106 debemos plantearnos si nos encontramos ante un supuesto carente de regulación pero que, por su semejanza con los supuestos previstos en el citado precepto, permita su aplicación.

En el caso concreto de comunidades de propietarios, quizás el más común, la ley les impone ciertas obligaciones. Concretamente, el artículo 10.1.a) de la Ley 49/1960, de 21 de julio, sobre propiedad horizontal, dispone lo siguiente:

a) Los trabajos y las obras que resulten necesarias para el adecuado mantenimiento y cumplimiento del deber de conservación del inmueble y de sus servicios e instalaciones comunes, incluyendo en todo caso, las necesarias para satisfacer los requisitos básicos de seguridad, habitabilidad y accesibilidad universal (...)

Si un vehículo se incendia en una plaza de garaje de la comunidad y representa un riesgo (líquidos inflamables, corrosión, oxidación, etc.) para los vecinos o bien es abandonado y obstaculiza el acceso a las personas, especialmente las de movilidad reducida, y el titular no lo retira por voluntad propia, la comunidad de propietarios debe garantizar los requisitos básicos indicados en la Ley 49/1960 pero se verá impedida por la aplicación restrictiva de la norma.

⁸² Hay que distinguir, en las vías y terrenos privados utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios, donde existe la posibilidad de aplicar la legislación sobre tráfico. Véase el escrito de 03/04/2017 del Jefe de la Unidad Normativa de la DGT donde explicita cuando existe la posibilidad de aplicar la legislación sobre tráfico y la obligación de ejercer la vigilancia de dichos espacios privados por los Agentes encargados de la vigilancia del tráfico. Es decir, en un lugar privado de uso público (un hospital, el garaje de un centro comercial, un parking público, una gasolinera, un lavadero de turismos), los agentes encargados de la vigilancia del tráfico podrán actuar a requerimiento del titular del lugar o de los usuarios. Pueden formular denuncias y retirar los vehículos que obstaculicen la circulación, con la grúa, si se lo solicitan y disponen de ella. De oficio, la vigilancia pública en lugares privados no procede, salvo excepciones (por ejemplo, en el interior del recinto universitario, previa solicitud del Rector autorizando la entrada al recinto, la vigilancia y denuncia de infracciones). En caso de accidente en el interior de estos lugares privados de uso público, se aplica el TRLTSV y se pueden efectuar también detenciones por delitos contra la Seguridad Vial, etcétera. En definitiva, se actuará, como norma general, a requerimiento, incluso cuando el estacionamiento esté cerrado al público, aunque sólo sea para levantar acta, por ejemplo, del abandono de un vehículo o porque está siendo usado como refugio nocturno por indigentes o por toxicómanos por pincharse. Aunque no hubiese requerimiento la policía actuará de oficio si se observa algún posible delito, especialmente si es un estacionamiento al aire libre y se observa a conductores circular bajo los efectos del alcohol o de forma temeraria.

Si se produjese un roce entre vehículos se actuaría a requerimiento de alguno de los afectados y se actuaría sin requerimiento en el caso de que hubiera heridos o se produjese una pelea. En este último caso los agentes harían un Atestado policial, requisito exigido desde la modificación del art. 85.1 TRLTSV por la reforma del CP mediante la LO 11/2022, en el que reflejarían y diferenciarían las lesiones producto del siniestro de las que se derivan de la pelea. Debemos tener en cuenta que todo implicado en un siniestro, según el art. 14 TRLTSV, está obligado a someterse a las pruebas de detección de alcohol o de la presencia de drogas en su organismo. Y eso puede ayudar a esclarecer quien es el responsable de la colisión.

Si un conductor trata de escapar a un control policial y se refugia, por ejemplo, en un estacionamiento de un centro comercial o de un hospital, ha cometido la infracción de no someterse al control policial y puede ser denunciado por ese motivo.

Si además en esa persecución pudiese poner en peligro a otros usuarios, debemos tener en cuenta que el Dictamen de la Fiscalía de Seguridad Vial 1/2021 y su posterior Oficio de 17/03/2021 dirigido a las policías de tráfico enfatiza la obligatoriedad de atestados cuando, entre otros motivos, suponga una imprudencia grave y ésta surge con la simple presencia de niños (usuarios especialmente vulnerables) en el lugar.

El Ministerio del Interior o el Alcalde son competentes para sancionar. Debemos tener en cuenta que el artículo 7.a) del TRLTSV restringe la competencia de los alcaldes a las vías urbanas de su titularidad y aunque el artículo 84.4) de esa ley parece ampliar el ámbito de su competencia sancionadora al indicar “en las vías urbanas”, éstas según el Anexo I. 73) se refiere a las vías públicas situadas en poblado.

El Jefe de la Unidad de Ordenación Normativa de la DGT, el 04 de octubre de 2017, en un escrito dirigido a la JPT de Madrid ante las dudas planteadas por la policía local de Leganés, concluye:

“La competencia municipal entendida territorialmente en materia sancionadora no debe circunscribirse dentro de poblado a un concepto meramente restrictivo, el cuál haría referencia a que sólo serían sancionados aquellos hechos punibles que se den en vías urbanas, entendida ésta, como toda vía pública situada dentro de poblado, excepto travesía. ...

Por lo tanto, es criterio de esta Unidad, que aquellas denuncias formuladas por agentes de la policía local en relación con las **infracciones cometidas en los aparcamientos de uso público, dentro de poblado**, son perfectamente encuadrables dentro del artículo 2 de la Ley de Seguridad Vial y su tratamiento, y en su caso, imposición de las sanciones corresponde al Ayuntamiento donde se realice el hecho punible, de acuerdo con el artículo 7, apartado a) de la Ley de Seguridad Vial”.

Viene a confirmar que **“en los lugares privados, abiertos al uso público, utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios, es plenamente legítima la intervención de agentes encargados de la vigilancia del tráfico”**.

Este criterio fue mantenido en una sentencia del Juzgado de lo Contencioso Administrativo núm. 1 de Vigo, del que se hicieron eco los medios el 03.10.2021. Una conductora estacionó en febrero de 2020 **en un centro comercial** de aquella ciudad su vehículo **en una plaza para discapacitados**. Una persona discapacitada que deseaba utilizar la plaza decidió avisar a la policía y ésta comprobó que carecía de la tarjeta de estacionamiento para discapacitados y fue sancionada con 200 €. No habiendo tenido éxito con sus alegaciones acudió al juzgado. Argumentaba que la Policía Local no era competente para denunciar una infracción de tráfico dentro de un recinto privado por no pertenecer éste a la red vial pública. La sentencia se ampara en que el Reglamento General de Circulación expresa «con total claridad cuál es su ámbito de aplicación». Obliga a todos los titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud, sean de uso común y a los de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios. Se exceptúan los caminos, terrenos, garajes, cocheras u otros locales construidos dentro de fincas privadas, «sustraídas al uso público y destinados al uso exclusivo de los propietarios y sus dependientes».

El juez argumenta que el estacionamiento del centro comercial está destinado al estacionamiento de vehículos por parte de una colectividad indeterminada de usuarios y, por tanto, está sujeto a las disposiciones del Reglamento General de Circulación.

Otra opción, en estos casos, es requerir los servicios de la Guardia Civil, por cuanto el art. 11.1 de la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad le atribuye como competencias «velar por el cumplimiento de las Leyes y disposiciones generales (...)». De este modo, si la Guardia Civil acredita la comisión de una infracción de la normativa de tráfico y realiza la correspondiente denuncia, ésta debe ser admitida por la autoridad competente en base a su condición de agentes de la autoridad, con la presunción de veracidad que ello supone. (Juan Antonio Carreras Espallardo en Carrís blog”).

Incluso podría requerirse la intervención de la policía local para realizar la denuncia como agentes de la autoridad, siempre que el parking privado se encontrase en el casco urbano; ya que el art. 53.1.b) de la Ley Orgánica 2/1986 les atribuye competencia para «ordenar, señalizar y dirigir el tráfico en el casco urbano, de acuerdo con lo establecido en las normas de circulación»; debiendo remitir, en estos casos, las denuncias al órgano competente para ejercer la potestad sancionadora. Pero no existe una definición en el TRLTSV de casco urbano.

El término “casco urbano” aparece en el art. 7.d) TRLTSV y en el 2.1.c) RGCir, nos encontramos con que falta de definición en las diferentes leyes y reglamentos. Sólo existía una definición clara en el art. 12.4) de la Ley del Suelo de 1956 que en el posterior Real Decreto 1346/1976 por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana matiza que deroga la Ley del Suelo de 1956, pero manteniendo sus preceptos integrándolos en el texto refundido. Ello significa que sigue vigente este concepto de “casco urbano” tal como aparecía en la ley de 1956.

El diccionario panhispánico del español jurídico define Casco Urbano como: Núcleo de una población constituido por las vías urbanas.

La legislación posterior a 1956 no modificaron este concepto. Veamos ahora otras leyes y normas que se refieren al casco urbano:

- LO 2/86, art. 53.1.b) y c) de Cuerpos y Fuerzas de Seguridad donde habla de 'Casco Urbano' sin definirlo.
- RD Leg. 781/1986, art. 20, de régimen local donde de nuevo se menciona 'Casco Urbano' sin definirlo.
- RD 2568/1986, art. 122, de entidades locales. Otra vez se incluye 'Casco Urbano' pero no se matiza.

En estas otras Leyes y Normas en materia de tráfico o carreteras se emplean otros conceptos:

- “Tramos urbanos” y “Núcleos urbanos” art. 39.2 RGCirc.
- “Núcleos de población” art. 138 RGCirc.
- Orden Circular 32/2012 (Guía de nudos viarios), Apdo. 3.2.4.1 donde se habla de 'Red Urbana' (principal + secundaria qué ante la definición de esta última: “También se emplea en intersecciones situadas en las calles secundarias de una red urbana (en zonas residenciales o en polígonos industriales), sobre todo si son de sentido único”, sería un error entender que el concepto de 'Casco Urbano' se limitaría a la principal.
- 'Vía Pública' en art. 2 TRLTSV. Pero por ser un concepto mucho más amplio no se limita ni sustituye a Casco Urbano.
- 'Vía urbana' (al excluir las travesías) en el TRLTSV, Anexo I, Punto 73. Por lo tanto cabe plantearse la pregunta: ¿Acaso es correcto decir que una Vía Urbana pertenece al Casco Urbano? y obviamente hay que responder que **SÍ**. Lo que supone otra cuestión: ¿una Vía Urbana con la definición del Anexo I del TRLTSV que per se excluye a la Travesía, acaso sustituye el concepto Casco Urbano? **NO**, precisamente por incluir Travesías y vías urbanas en el concepto Casco Urbano.

⁸⁴ (Aplicación de la ley en terrenos privados de uso privado).

⁸⁵ (Aplicación de la ley en garajes de edificios).

Podemos concluir que en la realidad actual de nuestras poblaciones seguimos pendientes de una nueva definición del concepto Casco Urbano que sustituya a la del año 1956, pues como dice el art.3.1) del Código Civil: "Las normas se interpretarán según el sentido propio de sus palabras, en relación con el contexto, los antecedentes históricos y legislativos, **y la realidad social del tiempo en que han de ser aplicadas**, atendiendo fundamentalmente al espíritu y finalidad de aquellas."

Visto el tiempo transcurrido (66 años) y que 'Casco Urbano' como concepto se ha quedado desfasado al no ser adaptado por el legislador a los tiempos y costumbres actuales debería emplearse el RDLeg.7/2015, art.3.3.g) del nuevo texto refundido de la Ley del Suelo que aporta lo que parece ser la tendencia actual para denominar y sustituir el concepto 'Casco Urbano' por "Tejido Urbano" integrado de cuantos usos resulten compatibles con la función residencial y así debe estar dotado de servicios, equipamientos, lo que incluye vía pública...

El RDLeg.7/2015 art.3.3) es más exigente y requiere que el "Tejido Urbano" cuente con los servicios establecidos para poder ser considerado núcleo residencial.

⁸³ Los usuarios, tal como señala el Art. 1.2 a) RGCir pueden ser los titulares, los propietarios, los conductores u ocupantes del vehículo o los peatones, tanto si circulan individualmente como en grupo. En el apartado b) del mismo artículo dice que las normas de tráfico son de aplicación a los vehículos y a los animales (realmente, a sus conductores o dueños) incluidos los animales sueltos, es decir, por ejemplo, un perro y en el apartado c) a determinados tipos de vías y terrenos.

Al hablar de terrenos tenemos que pensar en los jardines públicos con césped en los que se encuentran familias, niños, jóvenes, adultos o mascotas y que son segados con tractores de jardín que carecen de matrícula, es decir sin estar matriculados como vehículos especiales. Si lo hiciesen mientras hay alguna persona cruzando por el césped o niños jugando, su actuación sería una infracción de acuerdo con el TRLTSV.

Hay que destacar que el art. 1.3 del TRLTSV habla de "vías de utilización general".

En el Código de Circulación portugués califican a las vías privadas utilizadas por una colectividad indeterminada de usuarios como: "Vías equiparadas a vías públicas", y definiendo este término como "vías de comunicación terrestre del dominio privado abiertas al tránsito público".

En Italia el Tribunal de Casación Penal en sentencia 2582 de 26/01/2011 ofrece la definición de carretera a efectos de la aplicación concreta de las disposiciones del Código de la Circulación italiano: «La noción de "carretera" del artículo 2 del Código Civil se refiere a una superficie destinada al uso público, sin relevancia para la propiedad pública o privada, ya que es únicamente el uso público el que justifica, por razones de orden público y seguridad colectiva, la sujeción de una zona al Código de la Circulación. De la sentencia se desprende que **el criterio prevalente para considerar que una carretera es pública no depende de quién sea su titular, sino del uso público que se le dé.**

⁸⁴ Puede ocurrir que un vehículo esté siendo utilizado en un terreno privado y sin embargo su circulación afecte a una vía de uso público.

Según refleja la publicación "Law&Trends" de fecha 30.04.2021, el Juzgado de lo Penal 3 de Valladolid ha condenado a dos años de prisión por un delito de homicidio por imprudencia grave a un agricultor que provocó la muerte de un joven que circulaba en moto, al invadir su camino con el tractor que manejaba. Además, deberá indemnizar a los padres y hermana del fallecido.

Según la sentencia, el acusado se encontraba trabajando en una finca el día 24 de mayo de 2019 y, al realizar un cambio de sentido para dirigirse al otro extremo de la propiedad, invadió con el brazo izquierdo del apero el camino rural colindante a la finca, en un tramo recto de buena visibilidad y habilitado para la circulación de peatones y vehículos. El acusado no se percató de la presencia de una motocicleta, que impactó contra el apero, provocando la muerte en el acto de su conductor.

En caso de que no hubiese habido consecuencias penales también podría haber sido denunciado administrativamente por poner en riesgo la seguridad vial (conducción negligente o temeraria).

⁸⁵ Ante la ausencia de claridad en la normativa, al utilizarse un garaje normalmente por una colectividad determinada de usuarios, colectividad que es la gran olvidada de la normativa de tráfico, parece que tiene que aplicarse el sentido común y si, aún así, no queda claro hay que acudir al TRLTSV y al RGCir. Aplicando el art. 63 RGCir, en accesos con pendiente, la preferencia la tiene el vehículo que circula en sentido ascendente, salvo que pueda llegar antes a un apartadero. Cuando no hay cuesta, regiría el artículo 60: tendrá prioridad el que hubiese entrado primero. Si ambos llegan a la vez, el artículo 62 establece que cederá el paso el que tenga que dar marcha atrás, una mayor distancia y, en caso de igualdad, el de menor tamaño.

En caso de que estas normas no se cumplan y acabe habiendo un choque o roce entre vehículos dentro del garaje, la responsabilidad recaerá en los conductores involucrados, como ocurriría en cualquier otra situación de tráfico.

⁸⁶ (Prioridad de la ley).

⁸⁷ (Aparcamientos privados de uso público).

La culpa podría estar matizada si los daños han sido provocados por algún elemento en mal estado del propio garaje o, en ciertos casos, si la señalización de entrada y salida fuese deficiente o confusa.

En España, a diferencia de otros países, no se exige que el vehículo circule en marcha hacia adelante.

Los peatones que circulan por la acera siempre tienen prioridad si está saliendo o entrando un vehículo en un garaje.

⁸⁶ Debiera de indicar que la ley sectorial tiene prioridad sobre cualquier otra norma que regule la materia, salvo los tratados internacionales. Es decir, se debiera sancionar por la Ley, tal como exige el art. 25.1) CE y en el boletín de denuncia debiera aparecer siempre el artículo del TRLTSV que se aplica y sólo en el caso de estar mejor calificado en un reglamento es cuando debiera figurar además el artículo de alguno de los reglamentos relacionado con la infracción. Véase la pirámide normativa después de la enumeración de las reformas de la LTSV.

Pero puede ocurrir que fuera de la normativa sectorial nos encontremos con otras leyes como las de protección de los derechos del niño, de las personas con discapacidades y de las personas mayores que son usuarios especialmente vulnerables y en ese caso prevalecen por ser tratados internacionales, sobre las normas sectoriales de tráfico y seguridad vial.

A mayor abundamiento, véase el Dictamen FSCSV 1/2021 respecto a los principios generales del derecho aplicados a la imprudencia grave, menos grave y leve con respecto a las lesiones y homicidios de los art. 142 + 152 CP.

⁸⁷ Un hecho tan habitual como es depositar un vehículo en el aparcamiento de un hotel o de un parking, puede acarrear importantes conflictos cuando se produce una situación, cada vez más frecuente como los robos y daños que éstos conlleven en los vehículos estacionados.

Están regulados por la Ley 40/2002, de 14 de noviembre, **reguladora del contrato de aparcamiento de vehículos** (BOE núm. 274, de 15 de noviembre). En su artículo 1 establece que se aplica a los aparcamientos en los que una persona cede, **como actividad mercantil, un espacio en un local o recinto del que es titular**, para el estacionamiento de vehículos de motor, con los **deberes de vigilancia y custodia** durante el tiempo de ocupación, **a cambio de un precio determinado** en función del tiempo de estacionamiento. y en el artículo 4.d) señala que el usuario deberá seguir las normas e instrucciones del responsable del aparcamiento respecto al uso y seguridad del mismo, sus empleados y usuarios.

La ley regula aquellos casos en los que el titular del aparcamiento sea una persona o entidad que cede como actividad mercantil una plaza de estacionamiento a cambio del pago de un precio por el usuario. Sólo en dichos casos el arrendador del espacio tiene el deber de asumir los deberes de vigilancia y custodia. Quedan excluidos aquéllos supuestos en los que el propietario de una plaza de garaje la arrienda a un tercero, o el estacionamiento se produzca en una comunidad de propietarios.

Cuando se estaciona el vehículo en un hotel con servicio de estacionamiento, tan solo será responsable el establecimiento hotelero de los robos cometidos en el mismo cuando el contrato de hospedaje suscrito entre hotel y huésped incluya esa prestación.

El artículo 3 de la Ley 40/2002, reguladora del contrato de aparcamiento de vehículos dispone:

“1. En los aparcamientos objeto de la presente Ley, su titular deberá:

- a) Facilitar al usuario al que se permita el acceso un espacio para el aparcamiento del vehículo.
- b) Entregar al usuario un justificante o resguardo del aparcamiento, con expresión del día y hora de la entrada cuando ello sea determinante para la fijación del precio. En el justificante se hará constar, en todo caso, la identificación del vehículo y si el usuario hace entrega o no al responsable del aparcamiento de las llaves del vehículo.
- c) Restituir al portador del justificante, en el estado en el que le fue entregado, el vehículo y los componentes y accesorios que se hallen incorporados funcionalmente -de manera fija e inseparable- a aquél y sean habituales y ordinarios, por su naturaleza o valor, en el tipo de vehículo de que se trate.

En todo caso, los accesorios no fijos y extraíbles, como radiocassettes y teléfonos móviles, deberán ser retirados por los usuarios, no alcanzando, en su defecto, al titular del aparcamiento la responsabilidad sobre restitución.”

Es decir, el titular del parking es responsable de los robos cometidos en los vehículos estacionados.

A continuación, el artículo 5 recalca esta obligación:

“El titular del aparcamiento responderá, tanto frente al usuario como frente al propietario del vehículo, por los daños y perjuicios que respectivamente les ocasione el incumplimiento, total o parcial, de las obligaciones previstas en la Ley”.

⁸⁸ (Circulación y maniobras dentro del estacionamiento de un centro comercial).

⁸⁹ (Vehículo estacionado fuera del horario de apertura en un centro comercial).

⁹⁰ (Ocupación de dos plazas en el garaje de una comunidad de vecinos).

En consecuencia, el titular del parking responderá del robo del vehículo o en su caso, de los daños ocasionados en el mismo cuando se haya robado en su interior. Este es el supuesto típico en que el autor de los hechos rompe los cristales, daña la carrocería...del vehículo en cuestión para acceder a su interior con el fin de robar el vehículo o lo que haya en su interior, con las excepciones contempladas en el art. 3.

Existe una excepción en el citado artículo, concretamente en el apartado 2, en el que se acoge la responsabilidad del titular del parking en aquellos casos en los que disponga de este servicio especial, y siempre que el propietario del vehículo ponga en conocimiento del establecimiento la existencia de estos objetos, entre otros motivos porque es posible que no se acepte su custodia o conlleve el pago de un precio superior.

La Ley 40/2002 no sería de aplicación en un centro comercial cuando el titular del recinto no cobrase el tiempo de estacionamiento.

En algunos centros comerciales, al exigir una compra mínima para no cobrar, por ejemplo, una o dos horas de estacionamiento, podría interpretarse que se está cobrando indirectamente el estacionamiento al hacer la compra.

⁸⁸ En horario comercial las normas que rigen son las contenidas en el TRLTSV y en el RGCir, pero cuando el centro comercial cierra las puertas o baja las barreras del estacionamiento, a partir de ese momento, su uso es estrictamente privado ya que sólo puede ser utilizado por personas autorizadas e identificables y vigilantes, por lo que, al ser una colectividad determinada de personas, no se aplica la Ley de Seguridad Vial.

Lo mismo sucede si en horario comercial, se acota una zona para uso exclusivo de sus empleados, ya que al ser utilizada por una colectividad determinada de personas no se aplicarían estas normas.

⁸⁹ En este caso no sería de aplicación el TRLTSV, pero se le podría denunciar por el artículo 37.7 de la LO 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana: **“La ocupación de cualquier inmueble, vivienda o edificio ajenos, o la permanencia en ellos**, en ambos casos contra la voluntad de su propietario, arrendatario o titular de otro derecho sobre el mismo, cuando no sean constitutivas de infracción penal”.

Incluso se podría retirar el vehículo con una grúa, de acuerdo con el art. 47 de la ley 4/2015, de protección de la seguridad ciudadana.:

“Artículo 47. Medidas provisionales anteriores al procedimiento. **1. Los agentes de la autoridad intervendrán y aprehenderán cautelarmente los instrumentos utilizados para la comisión de la infracción**, así como el dinero, los frutos o los productos directamente obtenidos, que se mantendrán en los depósitos establecidos al efecto o bajo la custodia de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad mientras se tramita el procedimiento sancionador o hasta que, en su caso, se resuelva la devolución o se decrete el comiso”.

La autoridad sancionadora sería según el art. 32 de la 4/2015:

“c) Los Delegados del Gobierno en las comunidades autónomas y en las Ciudades de Ceuta y Melilla, para la sanción de las infracciones graves y leves”.

⁹⁰ Al ser utilizado por una comunidad determinada de usuarios no se aplica ni el TRLTSV ni el RGCir. Evidentemente se pueden ocupar parcialmente dos plazas si son del mismo propietario. El problema muchas veces surge de que las plazas son demasiado pequeñas para los vehículos actuales.

El artículo 396 del Código Civil, donde se enumeran los elementos comunes de una propiedad horizontal, sorprendentemente, no incluye el garaje. Este aparece, exclusivamente, en el texto de la Ley de Propiedad Horizontal como “anexo de las viviendas”. Por lo tanto, legalmente, el garaje no se considera un elemento común al no aparecer en el Código Civil. Sin embargo, puede pasar a serlo si así lo decide la comunidad de propietarios y lo incluye en los estatutos de la comunidad. Así, por lo general, el garaje pasa a ser un espacio común por el que pueden transitar propietarios y vecinos de un edificio. Y la plaza de garaje, en cambio, es un elemento privativo de uso exclusivo para el propietario.

La Ley de Propiedad Horizontal considera cada plaza de garaje una finca independiente cuando el espacio de cada vecino está delimitado para ser aprovechado de forma independiente. El artículo 3a) establece “el derecho singular y exclusivo de propiedad sobre un espacio suficientemente delimitado y susceptible de aprovechamiento independiente, con los elementos [...] que estén comprendidos dentro de sus límites y sirvan exclusivamente al propietario.

En el artículo 9.1, establece que el propietario está obligado a “respetar las instalaciones generales de la comunidad y demás elementos comunes, ya sean de uso general o privativo de cualquiera de los propietarios, estén o no incluidos en su piso o local, haciendo un uso adecuado de los mismos y evitando en todo momento que se causen daños o desperfectos”.

La Ley de Propiedad Horizontal no permite ni prohíbe aparcar más de un vehículo en una misma plaza de garaje por lo que habrá que consultar si los Estatutos de la Comunidad dicen algo al respecto. En principio, el propietario

⁹¹ (Decomiso del vehículo).

⁹² (Convenciones internacionales en materia de tráfico).

Artículo 3. Conceptos básicos.

A los efectos de esta ley y sus disposiciones complementarias, los conceptos básicos⁹³ sobre vehículos, vías públicas y usuarios de las mismas, son los previstos en su anexo I.

TÍTULO I

Ejercicio y coordinación⁹⁴ de las competencias⁹⁵ sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial

CAPÍTULO I

podrá aparcar en su plaza tantos vehículos como quieran siempre y cuando respete el espacio destinado a su plaza.

⁹¹ "Comiso" y "decomiso" son sinónimos en Derecho Penal, ambos refiriéndose a la privación definitiva de un bien que ha estado relacionado con un hecho ilícito o una infracción. Consiste en que el Estado se apropia de los bienes, efectos, medios o ganancias de un delito, como una consecuencia accesorio a la pena principal. La diferencia podría ser que "decomiso" enfatiza más el acto de incautar o secuestrar, mientras que "comiso" es la sanción o pena de esa privación.

El Tribunal Supremo, en sentencia núm. 8/2025 de 16 de enero de la Sala de lo Penal establece unos parámetros que han de ser valorados para la aplicación del comiso como consecuencia accesorio del delito en el ámbito de los delitos contra la seguridad vial y que son:

- 1) el grado de peligrosidad de la cosa y la entidad del bien jurídico que ésta pone en peligro.
- 2) en íntima conexión con el anterior debe atenderse a la peligrosidad del sujeto y a la posibilidad de que vuelva a delinquir utilizando precisamente el vehículo.
- 3) los parámetros previstos en el art. 128 CP: la naturaleza o gravedad de la infracción penal cometida, y la satisfacción de las responsabilidades civiles, aun cuando tales circunstancias parecen en principio ajenas al fundamento del comiso de efectos e instrumentos del delito en los términos que han sido expuestos.
- 4) las circunstancias concretas y singulares concurrentes en cada caso.

El comiso se puede solicitar por el Ministerio Fiscal, en virtud del Artículo 779.1 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal) como cobertura complementaria de lo no cubierto por el Baremo del Seguro. En estos casos sería conveniente, siempre que fuera posible, la venta inmediata del vehículo.

Dada la lentitud y saturación en los procedimientos de ejecutorias y subastas, unido a la dificultad y coste en el depósito de mantenimiento, lo cual hace perder en poco tiempo el valor del vehículo, la vía más rápida y eficaz es la transferencia inmediata a la entidad pública que va a ser la beneficiaria de la incautación.

En Francia está muy claro cuando la confiscación del vehículo puede ser facultativa y cuando es obligatoria, pero aún en el caso de que la infracción esté anudada al decomiso obligatorio, el juez puede no llevarlo a cabo si motiva su decisión.

⁹² Es llamativo que la Ley de Bases de Tráfico de 1989 disponga en su Base cuarta dedicada a las normas de circulación y en su base quinta dedicada a la señalización, que el texto articulado que iba a desarrollar esas Bases y que se publicó en 1990 se iba acomodar a las Convenciones de Viena de 1968 y de Ginebra de 1949 y sin embargo en este texto articulado no citan estas Convenciones.

Dado que el tráfico afecta a tantas personas que visitan nuestro país, la ley debiera indicar que se aplica tanto a los nacionales como a quienes nos visitan y que se ajusta a las Convenciones de Viena y a la de Ginebra para facilitar los desplazamientos dentro de nuestro territorio.

⁹³ Figuran muchas definiciones adicionales en el Tomo I de este trabajo y deben ser contempladas en el contexto en que fueron publicadas.

⁹⁴ La coordinación es el conjunto de instrumentos y mecanismos que fomenta la alineación de las tareas y las acciones de las organizaciones públicas evitando duplicidades o vacíos en la prestación del servicio. La coordinación transmite la idea de coerción sobre las partes para que alineen sus acciones individuales.

⁹⁵ Dada la variedad de policías con competencias en materia de tráfico sería interesante que hubiera señales de bienvenida en los tramos en que una policía sustituye a la otra, por ejemplo: "Bienvenidos a Linares, ahora la policía local se ocupa de usted".

Competencias

⁹⁶ (Competencias de la Unión Europea)

Artículo 4. Competencias de la Administración General del Estado.

Sin perjuicio de las competencias que tengan asumidas las comunidades autónomas⁹⁷ y, además, de las que se asignan al Ministerio del Interior en el artículo siguiente, **corresponde a la Administración General del Estado:**

- a) La aprobación de la **normativa técnica básica**⁹⁸ que afecte de manera directa a la seguridad vial.

⁹⁶ Las Directivas son normas de la UE por las que se establecen objetivos obligatorios para los Estados miembros de la UE a los que van dirigidas (artículo 288 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea) y deben ser transpuestas a su legislación interna. Además, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha venido manteniendo la doctrina de la aplicación directa de las directivas y de las decisiones sin necesidad de norma de transposición cuando estas normas tienen la suficiente precisión para ser aplicadas.

Los Estados miembros son libres de elegir la forma y los métodos para transponer las directivas a su Derecho nacional. En cambio, son vinculantes las disposiciones de la directiva sobre el resultado que debe alcanzarse y el plazo para la transposición. Las autoridades nacionales deben comunicar a la Comisión Europea las medidas que adopten al respecto. La Comisión Europea comprueba que la transposición de la legislación europea al Derecho nacional sea completa y correcta.

Los reglamentos son actos jurídicos definidos por el artículo 288 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). Revisten un alcance general, son obligatorios en todos sus elementos y directamente aplicables en los Estados miembros de la UE.

⁹⁷ Esta redacción se mantiene desde la LTSV de 1990. En aquel año sólo el País Vasco tenía competencias en materia de tráfico. La LTSV, en su primera redacción, debía haber añadido la frase “o que puedan tener en el futuro”, para darle una mejor cobertura legal a las transferencias que se hicieron a Cataluña y Navarra con posterioridad a su aprobación. En 1998 se produjo el traspaso de diversas funciones y servicios a la Generalidad de Cataluña. La Sentencia nº 379/2018 de TS, Sala 3ª, de lo Contencioso-Administrativo, de 7 de marzo de 2018 va a darle la razón a Navarra en su reclamación de las competencias en materia de tráfico. El Real Decreto 252/2023, de 4 de abril, de traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Foral de Navarra en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, traspasó esas competencias, pero una STS de 15 de abril de 2023 anuló dicho Real Decreto que tuvo que ser modificado por el Real Decreto 841/2024, de 27 de agosto. **Finalmente el Real Decreto 277/2025, de 8 de abril, amplió las funciones de la Comunidad Foral de Navarra, convirtiéndose así en la tercera Comunidad Autónoma, tras Cataluña y País Vasco, en asumir en exclusiva las labores de vigilancia y control de carreteras, así como la gestión de las sanciones. vehículos a motor.** Cuando se habla de competencias del Estado o de sus Organismos, siempre se van a respetar las competencias que tengan las Comunidades Autónomas fijadas en sus Estatutos. Además, normalmente, las competencias se ejercen de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine.

⁹⁸ Da a entender que las Comunidades Autónomas podrán completar esa normativa básica, renunciando la Administración Central a determinar la normativa técnica básica (y la complementaria) que afecta de “manera indirecta” a la seguridad vial.

b) La previa homologación⁹⁹, en su caso, de los elementos de los vehículos, remolques y semirremolques que afecten a la seguridad vial¹⁰⁰, así como dictar instrucciones y directrices¹⁰¹ en materia de inspección técnica de vehículos¹⁰².

⁹⁹ La homologación la aprueba el Ministerio de Industria de acuerdo con el RD 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos. Este Decreto fue modificado por el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.

El Reglamento (UE) 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos, entró en vigor el 01.01.2016 e introdujo cambios que afectan al TRLTSV, como, por ejemplo, la existencia de ciclos de motor diferenciándolos de las bicicletas de pedaleo asistido o la consideración de los ciclomotores como vehículos de motor.

El 01.09.2018 entra en vigor el WLTP “Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedures” que hace referencia a los procedimientos armonizados de pruebas de vehículos ligeros a nivel mundial. Es el nuevo protocolo de homologación que se utiliza para medir los consumos y emisiones de los vehículos. Fue implantado por la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas y permite conocer el consumo real del vehículo. Desde esa fecha todos los vehículos que se matriculen nuevos deberán cumplir con la norma Euro6c, que establece unos nuevos límites máximos de emisiones. Las normas Euro se centran en 5 marcadores: CO, monóxido de carbono; HC, hidrocarburos; HC + NOx, hidrocarburos con óxidos de nitrógeno; NOx, óxidos de nitrógeno y PM, partículas sólidas o aerosoles.

¹⁰⁰ No debería referirse sólo a la seguridad vial sino también al medio ambiente. En la homologación se debe fomentar que los vehículos sean más reciclables y emitan menos emisiones.

¹⁰¹ Si habla de instrucciones y directrices es porque la Administración del Estado se limita a eso, ya que la Inspección Técnica de Vehículos está transferida a las Comunidades Autónomas. Éstas deciden el sistema de gestión por el que quieren prestar este servicio público al ciudadano: gestión directa con medios y personal de la propia Administración autonómica, mediante entidades de economía mixta (privada y pública) o mediante empresas privadas en régimen de autorización o concesión administrativa. La normativa europea está contenida en la Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 3 de abril de 2014 relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques

¹⁰² El Ministerio de Industria publica un “Manual de Procedimiento de Inspección de las Estaciones I.T.V.”, un “Manual de Reformas de Vehículos” y también la Asociación Española de Entidades Colaboradoras con la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos (AECA-ITV) edita una “Guía Gráfica Interpretativa de Reformas en los vehículos”.

c) La aprobación de las **normas básicas y mínimas** para la programación de la **educación**¹⁰³ **vial**¹⁰⁴ **para la movilidad segura**¹⁰⁵ **y sostenible**¹⁰⁶, en las distintas modalidades de la

¹⁰³ Es llamativo que en todo el texto de una ley de seguridad vial **sólo aparezca una vez el término “educación”**, lo que demuestra que la ley está destinada a combatir las malas conductas, pero se preocupa poco de prevenirlas. En cambio, el Código de Circulación de 1934, tenía un artículo, el núm. 7, dedicado a la enseñanza de las reglas de circulación en las escuelas: “El Profesorado de todas las Escuelas y Colegios, tanto oficiales como particulares, está obligado a enseñar a sus alumnos las reglas generales de la circulación y la conveniencia de su perfecta observancia, advirtiéndoles de los grandes peligros a que se exponen al jugar en las calzadas de las vías públicas, salir atropelladamente de los Centros docentes, subir a la parte posterior de los vehículos y topes de los tranvías, etc. ...”

La Ley 9/2025 de Movilidad Sostenible pone más énfasis en la educación vial y así su art. 21, dispone:

“1. El sistema educativo español y el sistema de formación profesional promoverán la implicación de la sociedad en el desarrollo e implantación de una cultura de la movilidad activa y autónoma, segura, saludable y sostenible, reforzando el conocimiento de las actuaciones personales y sociales necesarias para ello.

2. **En el currículo de la enseñanza básica y del Bachillerato se incluirán saberes vinculados a la movilidad sostenible, la educación vial** y la convivencia con los distintos modos de transporte y su uso en condiciones de seguridad, fomentando la adquisición de la necesaria responsabilidad personal, social y medioambiental.

3. Las Administraciones educativas, en el ámbito de sus competencias, **establecerán el tratamiento de la movilidad sostenible en el currículo de las enseñanzas no universitarias** que forman parte del sistema educativo, incluyendo los elementos necesarios para la educación en los principios y objetivos de la movilidad activa y autónoma, segura, saludable y sostenible.

4. Las Administraciones educativas también garantizarán, en coordinación con las Administraciones competentes en materia de movilidad, instituciones y organizaciones de su entorno, la creación de entornos escolares seguros, saludables, accesibles y sostenibles, y los caminos escolares que permitan los desplazamientos seguros y sostenibles.

(...)”.

La Ley de Movilidad y Seguridad Vial de México (2022) indica que la Educación Vial es la “Actividad cuya finalidad es promover una cultura vial en la población dirigida a todas las personas usuarias de la vía, con el objetivo de generar cambios en los patrones de comportamiento social”.

En Francia, la Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR), equivalente a nuestra DGT, ha creado un personaje “Elliot le pilote” un personaje para iniciar a los niños, entre 6 y 10 años, en la seguridad vial. También el Ministerio de Educación tiene un portal digital “Éduscol” para fomentar la educación en seguridad vial.

La DGT parece querer corregir esta situación y presentó en setiembre de 2023 un personaje llamado “Thirty” para enseñar seguridad vial en los colegios. Se trata de una animación de la imagen que representa las Ciudades 30 y que plasma su filosofía. Gracias a su formato digital, la educación vial llegará a un mayor número de alumnos. Este nuevo material didáctico está disponible para todos aquellos centros que deseen utilizarlos en la página web de la DGT.

EL TRLTSV debía incluir la necesidad de colaborar con las autoridades locales y las policías municipales para apoyar la enseñanza de las normas, el aprendizaje de las señales y el comportamiento seguro en las vías de uso público.

¹⁰⁴ Estas normas están en las distintas leyes de educación, pero éstas tradicionalmente han prestado poca atención a la seguridad vial.

La Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo, de Educación (LOE), modificada por la Ley Orgánica 3/2020 (LOMLOE), de 29 de diciembre, sólo cita la educación vial una vez y sin concretar como se va a llevar a cabo lo que establece. Así su art. 17 dispone, entre los **objetivos de la educación primaria**: “n) Desarrollar hábitos cotidianos de movilidad activa autónoma saludable, fomentando la educación vial y actitudes de respeto que incidan en la prevención de los accidentes de tráfico”.

Respecto al **bachillerato**, en su art. 33 dedicado a los **objetivos en esa etapa**, se señala: “n) Afianzar actitudes de respeto y prevención en el ámbito de la movilidad segura y saludable”.

El bachillerato contribuirá a desarrollar en los alumnos y las alumnas las capacidades que les permitan: Un buen ejemplo de ese desinterés lo muestra el periódico La Voz de Galicia de fecha 10.02.2019, donde informaba que en toda Galicia solo un centro situado en la localidad de Verín impartía la asignatura de “movilidad escolar, sostenible y segura”.

El Real Decreto 126/2014, de 28 de febrero, por el que se establece el currículo básico de la Educación Primaria (BOE núm. 52, de 1 de marzo) incluye entre uno de sus objetivos “fomentar la educación vial y actitudes de respeto que incidan en la prevención de accidentes de tráfico (art. 7.f)”. La DGT ha elaborado una serie de guías didácticas para docentes de primaria y secundaria en las que se desarrollan los contenidos relacionados con el objetivo y se dan ideas sobre como introducirlas en diferentes asignaturas.

Sin embargo a la entonces Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados no le debió parecer suficiente y por eso aprobó el 27.05.2015, por unanimidad, instar al Gobierno a tomar las medidas necesarias para que la educación vial sea evaluable y obligatoria en la enseñanza Primaria y Secundaria. El texto acordado llama al Gobierno a “reforzar la formación sobre educación vial en la educación primaria y secundaria obligatoria, y a colaborar con los colegios e institutos para la elaboración de unidades didácticas específicas con carácter evaluable y obligatorio para contribuir de forma más intensa y eficaz en la necesaria prevención de los accidentes de tráfico, y a impulsar la seguridad vial en el currículo escolar, especialmente a lo largo de la Educación Primaria”.

El desarrollo de la LOMLOE, parece querer imprimir un impulso a la seguridad vial y así el Real Decreto 157/2022 de ordenación y enseñanzas mínimas de la Educación Primaria, el Real Decreto 217/2022 de Ordenación y las Enseñanzas Mínimas en la ESO y el Real Decreto 243/2022 de ordenación y las enseñanzas mínimas del Bachillerato, incluyen la seguridad vial en el curriculum y así, por ejemplo, se enseña el uso de la bicicleta en la enseñanza primaria. Fuera de esta etapa el desarrollo curricular de la seguridad vial es muy limitado.

La memoria de 2019 de la Fiscalía General del Estado insiste en la importancia de la educación vial. En su página 850 señala: “Es preciso insistir, como otros años, en que **«la educación vial es ahora más que nunca, sin demérito de las demás, la única estrategia segura para disminuir las tragedias, casi todas evitables, que tienen lugar en las vías públicas. Pese a ello en nuestro país es la que se ha quedado atrás. Se requiere como decíamos en la Memoria de 2014 una educación integral, permanente y acompañada a los tiempos de orden tecnológico, sanitario, en movilidad vial y en conducción ecológica y eficiente que incluya la percepción del riesgo y las ventajas del nuevo modelo de comportamiento (...). Insistimos en la propuesta de una Ley de educación vial (...).»**”.

Para compensar la insuficiente implicación de la AGE y los gobiernos autónomos en materia educativa, los ayuntamientos de las grandes ciudades envían a policías locales a los colegios a dar nociones básicas de seguridad vial.

También algunos municipios cuentan con parques infantiles de tráfico donde los niños pueden conducir bicicletas y karts y aprender las distintas señales.

Por su parte la Dirección General de Tráfico y muchas Comunidades Autónomas facilitan material a los colegios para que los niños realicen actividades dentro del aula, tales como folletos sobre conducción de bicicletas, de ciclomotores, comportamientos como peatones, recortables, cuadernos para colorear, etc.

La DGT colabora con las C.C.A.A. interesadas en potenciar la seguridad vial en algunas etapas educativas. Así, por ejemplo, lo hace con Galicia llevando la educación vial a la enseñanza secundaria con una asignatura denominada “Movilidad Escolar, Sostenible y Segura”, tal como recoge la revista de Seguridad Vial de la DGT de octubre de 2017.

También la Dirección General de Tráfico contrata compañías de teatro que acuden a los colegios y centros sociales para explicar a los alumnos y a los mayores como deben comportarse en la vía como usuarios de la misma.

Por su parte, la Circular 10/2011 de la Fiscalía General del Estado sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de seguridad vial recuerda que **la respuesta penal a la delincuencia vial ha de situarse en el contexto de la normativa y estrategias educativas**, preventivas y sancionatorias de la UE a las que está vinculado nuestro país.

Se debía fomentar el uso de la bicicleta entre los jóvenes y que, en todas las escuelas, en todos los niveles, los alumnos aprendieran los fundamentos de la seguridad vial, las señales, el comportamiento en el tráfico y también los riesgos que implica el consumo de sustancias psicotrópicas, de estupefacientes y de alcohol, buscando la colaboración de los agentes con competencia en materia de tráfico y expertos de instituciones públicas y privadas. Sin embargo, no debemos pensar que la educación vial debe limitarse a lo que les enseñen en la etapa escolar. Es mucho más importante la educación dentro de la estructura familiar y ahí juega un papel fundamental el ejemplo que puedan dar los padres, hermanos y otros familiares y amigos de la familia.

El mejor método para educar y conseguir conductas adaptativas (especialmente en la población joven, aunque también es válido con la población adulta), es predicar con el ejemplo. Esta afirmación tan popular también tiene su base psicológica, principalmente en el llamado “Aprendizaje Vicario” (o Aprendizaje Social por Observación) siendo el psicólogo Albert Bandura su principal difusor. Bandura demostró que los niños tienden a imitar aquello que ven en sus modelos o figuras de referencia, por esta razón es muy importante cuidar nuestros comportamientos y actitudes.

¹⁰⁵ No se entiende que se añada “segura” a la movilidad en la reforma de la ley publicada el 21.12.2021. ¿Es que antes no se fomentaba una movilidad segura?

¹⁰⁶ La movilidad sostenible implica que todos los usuarios de las vías puedan convivir al mismo tiempo, que se sustituyan turismos en las calles por una mejora en el transporte público, que se aumenten las vías peatonales, los carriles para ciclistas y que se promuevan otros medios de transporte no contaminantes.

enseñanza,¹⁰⁷ incluyendo la formación en conducción ciclista y en vehículos de movilidad personal¹⁰⁸.

d) La determinación del cuadro de las enfermedades¹⁰⁹ y discapacidades que inhabilitan¹¹⁰ para conducir y los requisitos sanitarios mínimos¹¹¹ para efectuar los

No es un tema baladí, así se viene observando un gran incremento en el uso de motocicletas con un parque de 3.200.000 unidades y que se incrementa no sólo por su facilidad para moverse y estacionar y su menor consumo sino por la demanda que está suponiendo el incremento del reparto de mercancías originado por el comercio electrónico que está aumentando un 20% anual.

No es un tema que sólo preocupe a los ciudadanos y a los políticos sino también a los fabricantes de automóviles que ven como las vías se están saturando y se podrían producir colapsos frecuentes que acabarían desalentando a los posibles compradores de nuevos vehículos. Una solución es que los vehículos puedan “hablar entre ellos” y se conecten a centros de control e informen al conductor cual es el camino más apropiado para llegar a su destino. Una faceta de la movilidad sostenible la encontramos en el “Codice della Strada” italiano que en su art. 8 dispone que en aquellas islas pequeñas utilizadas como lugares de reposo o de cura, en los meses de mayor tráfico turístico, tras consultar a las regiones y municipios afectados, el Ministro de Infraestructuras y Transporte puede disponer que sólo puedan circular en sus vías los vehículos pertenecientes a la población estable de la isla. En España no contemplamos ninguna disposición especial sobre el tráfico en islas pequeñas.

¹⁰⁷ Sería interesante que los colegios entregasen a los alumnos un “CESVI” (Certificado Escolar de Seguridad Vial), que demuestra que los alumnos han aprendido normas básicas en materia de seguridad vial, en línea con los existentes en otros países como Francia o Polonia. Este certificado se podría exigir para circular por ejemplo en bicicleta por la calzada.

¹⁰⁸ Este apartado se ha reformado por la Ley 18/2021 que modifica el TRLTSV y parece querer empezar a poner más énfasis en la educación vial en los colegios. La DGT quiere ofrecer de forma gratuita y en la línea de programas europeos que ya se están llevando a cabo en otros países de nuestro entorno, como el puesto en marcha por la Fundación Unipolis y la Universidad Politécnica de Milán en Italia destinado a los usuarios más jóvenes de patinetes eléctricos.

¹⁰⁹ La Clasificación Internacional de Enfermedades (CIE) de la Organización Mundial de la Salud (CIE) tiene una amplia gama de usos en todo el mundo y proporciona conocimientos fundamentales sobre el alcance, las causas y las consecuencias de las enfermedades y muertes humanas en todo el mundo. En concreto, se considerarán fallecidos por accidentes de tráfico los que su causa de muerte se encuentre clasificada en el capítulo XX de la CIE, códigos V00 a V99 (ambos inclusive). Incluye accidentes de tráfico, accidentes en otros tipos de transporte y accidentes en medios de transporte no motorizados.

¹¹⁰ Tenía que haber dicho “inhabilitan” o “limitan” la capacidad del conductor de un vehículo. El Reglamento de conductores establece en los Anexos I y IV adaptaciones, restricciones de circulación y otras limitaciones en la obtención o prórroga del permiso o la licencia de conducción.

Las limitaciones y adaptaciones aparecen codificadas en el permiso mediante cifras. Van del 01 al 99 para indicar los Códigos UE armonizados y del 100 en adelante para indicar los códigos nacionales. Estos últimos son solamente válidos para la circulación en el Estado miembro que ha emitido el permiso. Muchas veces esos códigos son poco precisos como sucede, por ejemplo, en el 42.01 “espejos retrovisores adaptados” donde no se explica nada sobre las posibles adaptaciones.

El art. 77 del Real Decreto Legislativo 8/2015, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, dispone que se pueden ceder datos al Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico para que este inicie, en su caso, el procedimiento de declaración de pérdida de vigencia del permiso o la licencia de conducción de vehículo a motor por incumplimiento de los requisitos para su otorgamiento cuando, con ocasión de la tramitación de un procedimiento para el reconocimiento de una pensión de incapacidad permanente a un trabajador profesional de la conducción en el dictamen-propuesta emitido por el órgano competente se proponga la declaración de la situación de incapacidad permanente como consecuencia de presentar limitaciones orgánicas y/o funcionales que disminuyan o anulen su capacidad de conducción de vehículos a motor.

¹¹¹ No está bien redactado. Debiera decir “el equipamiento sanitario mínimo y los procedimientos para efectuar los reconocimientos ...”. No son los requisitos sanitarios los que detectan las enfermedades y discapacidades sino los procedimientos contenidos en el Real Decreto 170/2010, de 19 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores.

El art. 44 RGCond señala que: “Deberán someterse a las pruebas y exploraciones necesarias para determinar si reúnen las aptitudes psicofísicas requeridas, todas las personas que pretendan obtener o prorrogar cualquier permiso o licencia de conducción y las que, en relación con las tareas de conducción o con su enseñanza, estén obligadas a ello”. También no es buena la redacción de este art. del RGCond ya que después de “licencia de conducción” debiera simplificarse el texto, diciendo: “debiendo tener los funcionarios examinadores de tráfico y

reconocimientos para su detección, así como la inspección¹¹², control y, en su caso, suspensión o cierre¹¹³ de los establecimientos dedicados a esta actividad.

los profesores de formación vial el permiso vigente”, ya que la obligación de las pruebas psicotécnicas solo está prevista cuando se renueva el permiso.

De hecho, en el apartado A.4) del Anexo VIII está establecida esa obligación: “(El personal examinador) deberá estar habilitado para la conducción del tipo de automóviles a los que autoriza la clase de permiso de conducción a la que el aspirante desea acceder”.

¹¹² El Real Decreto 170/2010, de 19 de febrero (BOE núm. 54, de 3 de marzo), señala en su artículo 6, que “El director del centro o, en su caso, el director facultativo si aquél no reuniera la condición de facultativo, será el responsable de que las pruebas se hayan realizado en sus instalaciones de acuerdo con el Protocolo de exploración médico-psicológica que, a tales efectos, editen los Ministerios del Interior y de Sanidad y Política Social”. Este Protocolo fue editado en 2007 con el nombre de “Protocolo de exploración médico-psicológica para centros de reconocimiento de conductores”. Se puede descargar en:

https://www.sanidad.gob.es/areas/promocionPrevencion/lesiones/seguridadVial/documentosTecnicos/docs/Centros_reconocimiento_conductores.pdf

¹¹³ El Real Decreto 170/2010, por el que se aprueba el Reglamento de centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores, habla en su art. 14 de suspensión y cese de las actividades del Centro, no de cierre ya que son las autoridades sanitarias las que pueden revocar la autorización sanitaria (implica su cierre) lo que por otra parte impediría que pudiese seguir funcionando como centro de reconocimiento de conductores. Este artículo no se adaptó a las transferencias hechas a las Comunidades Autónomas en materia sanitaria ya que ahora son ellas quienes autorizan la apertura de los centros sanitarios y luego los titulares de éstos pueden solicitar en las Jefaturas Provinciales de Tráfico autorización para que funcionen como Centros Psicotécnicos.

e) La determinación de las drogas¹¹⁴ que puedan afectar¹¹⁵ a la conducción¹¹⁶, así como de las pruebas para su detección¹¹⁷ y, en su caso, sus niveles máximos.¹¹⁸

¹¹⁴ Tenía que haber añadido “y los medicamentos”. No tiene sentido que hable de las drogas que puedan afectar a la conducción, ya que la mera presencia de drogas en el organismo es objeto de sanción.

El DLE en su primera acepción define droga como “Sustancia mineral, vegetal o animal, que se emplea en la medicina, en la industria o en las bellas artes”, por ello sería conveniente que al citar el término “droga” fuese acompañado siempre de un adjetivo calificativo que delimitase su significado, por ejemplo, drogas de abuso, drogas tóxicas, etc.

Vemos que este apartado **limita la competencia de la AGE en materia de drogas a la conducción** y por eso solo afecta a los conductores: vehículos de motor, profesores de autoescuela, ciclos, VMP, vehículos de tracción animal y conductores de ganado, incluidos los jinetes. Es decir, **excluye a peatones, pasajeros y alumnos de autoescuela**. Igualmente **carecería de competencia sobre las pruebas para su detección y, en su caso, indicar sus niveles máximos cuando afectasen a estos últimos usuarios**.

Aunque vemos que la Administración General del Estado se limita a las drogas, el art. 5 TRLTSV añade que la competencia para la realización de las pruebas reglamentarias para comprobar el grado de alcohol o drogas en el organismo de los conductores, **(pero no para fijar sus niveles máximos ya que existe tolerancia cero con las drogas)**, corresponde al Ministerio del Interior: “o) La realización de las pruebas, reglamentariamente establecidas, para determinar el grado de intoxicación alcohólica, o por drogas, de los conductores que circulen por las vías públicas en las que tiene atribuida la ordenación, gestión, control y vigilancia del tráfico”.

Esta competencia de la AGE limitada a las drogas se va a plasmar muy pobremente en el art. 27 RGCir, ya que en él **no va a figurar una relación de las drogas (y medicamentos) que pueden afectar a la conducción ni sus niveles (admisibles) máximos**, limitándose a decir que no se pueden consumir cuando alteren negativamente las capacidades del conductor:

“1. No podrán circular por las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial **los conductores de vehículos o bicicletas** (sobra lo de bicicletas, ya que es un vehículo) que hayan ingerido o incorporado a su organismo (por ejemplo, masticando, chupando o inyectándose) psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, entre las que se incluirán, en cualquier caso, los medicamentos u otras sustancias **bajo cuyo efecto se altere el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro**”.

Es decir, este art. 27 del RGCir no se ocupa de los peatones, pasajeros, alumnos de autoescuela y conductores de ganado, incluidos los jinetes. Sin embargo, ya vimos que el apartado 4.e) del TRLTSV, que estamos analizando, incluye también a conductores de ganado, incluidos los jinetes. Y debía haberse adaptado el RGCir al contenido de la Ley.

De todas formas, la disposición final cuarta del RGCir dedicada a los estupefacientes y sustancias psicotrópicas, dispone que “Se faculta a los Ministros del Interior y de Sanidad y Consumo y, en su caso, a los demás ministros competentes, para regular todo lo relativo a estupefacientes y sustancias psicotrópicas que puedan influir negativamente en el conductor de vehículos a motor” con lo cual esta disposición final otorga un poder inmenso al gobierno para regular todo lo que se refiere a las drogas en su relación con la conducción y le permite esquivar toda la mala redacción existente en la normativa.

Por su parte el art. 28 RGCir señala que **quedan obligadas a someterse a las pruebas de detección de drogas**:

“1.b) Toda persona que se encuentre en una situación análoga a cualquiera de las enumeradas en el artículo 21, [a) A cualquier usuario de la vía o conductor de vehículo implicado directamente como posible responsable en un accidente de circulación, b) A quienes conduzcan cualquier vehículo con síntomas evidentes, manifestaciones que denoten o hechos que permitan razonablemente presumir que lo hacen bajo la influencia de bebidas alcohólicas, c) A los conductores (de ciclos, de VMP, de vehículos de motor, de ganado, incluidos los jinetes) que sean denunciados por la comisión de alguna de las infracciones a las normas contenidas en este reglamento, d) A los que, con ocasión de conducir un vehículo (ciclo, VMP o vehículo de motor), sean requeridos al efecto por la autoridad o sus agentes dentro de los programas de controles preventivos de alcoholemia ordenados por dicha autoridad] respecto a la investigación de la alcoholemia, queda obligada a someterse a las pruebas señaladas en el párrafo anterior. En los casos de negativa a efectuar dichas pruebas, el agente podrá proceder a la inmediata inmovilización del vehículo (ciclo o vehículo de motor) en la forma prevista en el artículo 25.”

Así pues, el RGCir en este art. 28.1b), que se ocupa solamente de las drogas, **exime de la obligación de someterse a estos controles**:

1. A los conductores de vehículos de motor, de ciclos, de VMP, a los peatones, a los pasajeros, a los alumnos de autoescuela y a los conductores de ganado, incluidos los jinetes, **cuando no se ven implicados directamente como posibles responsables de un accidente de circulación**.

2. A los peatones, pasajeros, alumnos de autoescuela, y conductores de ganado, incluidos los jinetes, **aunque exista la presunción** de que circulan bajo la influencia de las drogas.
3. A los peatones y pasajeros y alumnos de autoescuela, **aunque sean denunciados por cometer una infracción**.
4. A los peatones, pasajeros, alumnos de autoescuela y conductores de ganado, incluidos los jinetes, cuando se efectúen **controles preventivos** de drogas, (con lo cual vemos que no están eximidos los conductores de vehículos).

Para poder hacer estas pruebas hay que acudir al art. 14 del TRLTSV, que después de disponer inicialmente, que no puede circular **ningún conductor de cualquier vehículo** (de ciclos, de VMP, de vehículos de motor o de vehículos de tracción animal) por las vías donde se aplica la ley de tráfico cuando **supere los niveles reglamentarios de alcohol o que tenga presencia de drogas** en su organismo, señala, que quedan obligados **los demás usuarios de la vía** (los que no conducen un vehículo) a estas pruebas de detección **solamente** cuando **se hallen implicados (no es necesario que sea como posibles responsables) en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción**.

El art. 21 RGCir indica en su inicio: “Todos los conductores de vehículos y de bicicletas quedan obligados a someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de las posibles intoxicaciones por alcohol”.

Seguidamente, su apartado c) es menos exigente que la Ley, y si bien mantiene que en caso de accidente están todos los usuarios obligados a someterse a las pruebas de detección, en el caso de una infracción sólo lo están los conductores. Y debemos tener siempre presente que las leyes se imponen a los reglamentos en caso de discrepancia o contradicción.

Por su parte el art. 77c) de esta ley (TRLTSV) considera muy grave **conducir** (sin tener que ser un vehículo, es decir los conductores de animales, incluidos los jinetes) con presencia de drogas (y alcohol) en el organismo y el art. 80.2.a) TRLTSV sanciona con 1.000 € esta conducción.

Si un peatón, alumno de autoescuela o pasajero circulan drogados (o alcoholizados, de acuerdo con el art. 21 RGCir) no deben ser denunciados por esta ley (TRLTSV) o el RGCir, y sólo serían denunciados si cometiesen una infracción o se viesan implicados en un accidente y, seguidamente, se negasen a someterse a la prueba de detección de drogas (o alcohol), aunque no habría ninguna sanción anudada al contenido de drogas (o alcohol) en su organismo.

Con lo cual sí el resultado de una prueba da positivo o negativo al no implicar ninguna sanción, además de que supone un gasto inútil, nos podemos preguntar hasta qué punto alguien puede ser sancionado por no hacer dicha prueba. Recordemos que en vía penal (art. 379.2 C.P.) sólo pueden ser sancionados quienes conducen un vehículo a motor o ciclomotor (la aplicación obligada a la legislación española del Reglamento (UE) 168/2013 vigente desde el 01.01.2016 motivó que los ciclomotores hayan pasado a ser considerados vehículos de motor.). La STS 48/2020 de 11.02.2020, afirma que, “la acción de conducir un vehículo de motor incorpora de esa forma unas mínimas coordenadas espacio-temporales, un desplazamiento, el traslado de un punto geográfico a otro. Sin movimiento no hay conducción”. “El artículo 379.2 del Código Penal exige, un movimiento locativo, cierto desplazamiento, pero no una conducción durante determinado espacio de tiempo o recorriendo un mínimo de distancia”, precisa el tribunal. “Entendemos que, supuestos como el analizado o similares, tales como entrar en un vehículo o subirse a un ciclomotor, sin llegar a accionarlo, sin llevar a cabo alguna conducta relativa al verbo típico ‘conducir’, no puede considerarse como tentativa del delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes, por muy alta que sea la tasa de alcoholemia en el sujeto, ya que lo decisivo sobre esta forma imperfecta es la realización de actos de conducción, no que el sujeto se encuentre bajo los efectos de estas sustancias”, dice la sentencia. El tribunal anuló la sentencia de la Audiencia Provincial de Cádiz estableciendo así nueva jurisprudencia sobre este asunto. En este caso se podría inmovilizar el vehículo para evitar la comisión de un delito, pero no se deberían instruir diligencias penales o administrativas al conductor. Ver más en:

<https://www.otrosi.net/penal/jurisprudencia/2020-509960>

El 11.03.2020, el periódico “La Voz de Galicia” informa que un vecino de Oleiros (municipio colindante con el de A Coruña) fue interceptado el sábado día 7 de ese mes cuando circulaba por la AC-400 (Sigrás-Muros), en sentido a Sigrás (Cambre), montado a caballo, totalmente dormido y guiado únicamente por la querencia del animal que posiblemente fuera para el domicilio en Oleiros, siguiendo su instinto, indica la Guardia Civil, que había sido alertada de que un caballo circulaba hacia Sigrás portando un jinete dormido, que era incapaz de dirigir su montura. Al localizarlo sobre el kilómetro 5 y someterlo a la prueba de alcohol arrojó una tasa de 0,73 miligramos por litro miligramos por litro en aire respirado, en la primera prueba y 0,74, en la segunda, por lo que **instruyeron diligencias por un delito contra la seguridad del tráfico**. Además, **fue denunciado por conducir sin la diligencia y precaución necesaria**, y, por no adoptar las precauciones necesarias, unas conductas que conllevan una sanción de 200 y 80 euros. Una hípica cercana se hizo cargo del caballo, ya que el dueño no era capaz de seguir montando.

No debió ser denunciado por un delito contra la seguridad del tráfico ya que no conducía ningún vehículo de motor (art. 379.2 CP). Se le debía denunciar por conducción negligente (art. 76.m TRLTSV) o temeraria (art. 77.e TRLTSV), ya que, está a cargo del animal, y por lo tanto es un conductor (Definición 1 del Anexo I TRLTSV). Además, el art. 17 RGCir dispone que “Los conductores deben de estar en todo momento en condiciones de controlar sus vehículos o animales” y si está ebrio, está claro que no podía controlar a la montura.

Debemos también tener en cuenta que no es delito deambular por las zonas peatonales bajo los efectos de drogas o alcohol y solo se sanciona administrativamente, cuando proceda, por la Ley de Protección de la Seguridad Ciudadana 4/2015, de acuerdo a los art.36.16 (consumo o tenencia ilícita de drogas) y art.37.17 (consumo de alcohol cuando perturbe gravemente la tranquilidad ciudadana).

¹¹⁵ El legislador ha querido aclarar que la conducción con drogas puede ser, o bien, con la simple presencia de las mismas en el organismo del conductor, prohibida por el art. 14.1) TRLTSV y el 27.1) RGCir y calificada como infracción muy grave en el art. 77.c) TRLTSV y en el 27.2) RGCir, o bien, con influencia en la conducción (“que afecta”) lo que es un delito penado en el art. 379.2) CP.

Para profundizar en el uso de drogas durante la conducción, la DGT realizó un estudio epidemiológico sobre los conductores, con un nuevo diseño metodológico de carácter nacional y una nueva denominación, EDAP 2015 (Estudio sobre la Prevalencia del consumo de Drogas y Alcohol entre conductores de vehículos en España).

¹¹⁶ Debiera referirse no sólo a los conductores sino en general a los usuarios de la vía. En esta competencia de la AGE estarían incluidos además de los conductores de vehículos, los conductores de ganado, incluidos los jinetes, o los que conducen un vehículo de tracción animal. Sin embargo, ya vimos que **el TRLTSV no le otorga a la AGE competencia para determinar las drogas (y establecer sus niveles máximos) que pueden afectar a otros usuarios de la vía, como es el caso de los peatones y pasajeros.**

Por su parte el art. 14.2 TRLTSV permite hacer la prueba de alcohol y drogas a cualquier usuario de la vía que cometa una infracción o se halle implicado en un accidente de tráfico. Este artículo no tiene en cuenta que puede haber usuarios que estén alcoholizados o drogados y sin embargo no se hayan visto implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción.

Por otra parte, no se entiende que no figure esa competencia, respecto a otros usuarios de la vía, en el art. 4 o 5 del TRLTSV dedicados precisamente a las competencias.

Las pruebas de detección de sustancias estupefacientes en un conductor de un vehículo a motor o ciclomotor figuran en el Artículo 796.1.7ª) de la Ley de Enjuiciamiento Criminal. Este artículo establece: “La práctica de las pruebas de alcoholemia se ajustará a lo establecido en la legislación de seguridad vial. Las pruebas para detectar la presencia de estupefacientes y sustancias psicotrópicas en los conductores de vehículos a motor y ciclomotores serán realizadas por **agentes de la policía judicial de tráfico con formación específica** y sujeción, asimismo, a lo previsto en las normas de seguridad vial”.

Vemos que excluye a algunos conductores, como es el caso de los ciclistas y a los que conducen un VMP. Tampoco incluye en las pruebas de alcoholemia a otros usuarios viales tales como peatones, pasajeros, alumnos de autoescuela, conductores de ganado, incluidos los jinetes, o de vehículos de tracción animal.

Dado el mayor rango de esta ley, queda anulado el apartado 1a) del art. 28 RGCir que señala que las pruebas de detección de drogas las realizará un médico forense u otro titular experimentado, pero sigue manteniendo la validez del apartado 1c) de ese art. 28 RGCir, que dispone que cuando existan síntomas evidentes, las pruebas las pueden realizar los agentes de tráfico.

¹¹⁷ España participa en el proyecto europeo DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines) donde se examina la influencia de las drogas y los medicamentos en la conducción.

Este proyecto determinó **cuatro categorías de medicamentos por su peligrosidad** en relación a la conducción. La categoría 0 corresponde a fármacos seguros en los que no es necesaria ninguna advertencia para los conductores, mientras que en la categoría I se incluyen los que podrían tener un efecto leve. Los especialistas muestran preocupación por los que corresponden a la categoría II, ya que afectarían de manera moderada a la capacidad de conducir, y **sobre todo la categoría III**, que tendrían un efecto tan marcado que los profesionales piden que se evite utilizar el vehículo durante el tratamiento. En cualquier caso, para identificar los medicamentos que pueden afectar a la conducción hay que ver si en el envase aparece el **“pictograma de la conducción”**, presente en aproximadamente un tercio de los fármacos actuales. Imitando una señal de peligro, esta imagen consiste en un triángulo equilátero rojo con un turismo negro en su interior sobre fondo blanco. Debajo pone “Conducción: ver prospecto”. Y en el prospecto hay que buscar, en la sección 2, el apartado “Conducción y uso de máquinas”, donde se indican las precauciones que se deben tomar. **El hecho de que aparezca el pictograma de la conducción no significa que está prohibido conducir si se ingiere.** Tan sólo es una advertencia para que el paciente lea el prospecto, lo que habría que hacer sobre todo al comienzo de un nuevo tratamiento o ante un cambio de dosis.

La base legal que regula este símbolo es el Real Decreto 1345/2007, de 11 de octubre, por el que se regula el procedimiento de autorización, registro y condiciones de dispensación de los medicamentos de uso humano

fabricados industrialmente. En su Anexo IV es donde figura el símbolo que está asociado a los “medicamentos que pueden reducir la capacidad de conducir o manejar maquinaria peligrosa”.

Los medicamentos pueden provocar en el conductor **somnolencia** o **efecto sedante**. Otros efectos son la **reducción de los reflejos** y **aumento del tiempo de reacción**, la alteración de la percepción de las distancias, las alteraciones oftalmológicas o de la audición, los estados de confusión y aturdimiento y las alteraciones musculares. Aunque es importante recordar que no siempre el efecto será negativo, puesto que en muchas ocasiones el medicamento permite controlar la patología y mejorar la capacidad de conducción.

Cuando un conductor se encuentra afectado de manera evidente en sus capacidades psico-físicas como consecuencia del consumo de sustancias psicotrópicas, como son algunos medicamentos, puede haber incurrido en un delito de conducción bajo los efectos de las drogas, de acuerdo al art. 379.2c) CP.

En lo que respecta a las pruebas de detección de drogas para que se ajusten al proyecto DRUID, la DGT publicó la Instrucción 08/S-102, de 29 de setiembre de 2008. En ella se detalla el procedimiento de actuación que consta de tres fases:

- a) Información al conductor de que tiene la obligación de someterse a las pruebas de detección de alcohol y drogas.
- b) Desarrollo de las pruebas con la posibilidad de que el conductor acepte o no realizarlas.
- c) Actuación según el resultado de las pruebas.

Dentro de los delitos contra la seguridad vial, los art. 379.2 del Código Penal y 796.1.7ª de la LECrim, no se conforman con la palabra drogas, sino que le añaden el calificativo de “tóxicas”. También la Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana prefiere utilizar el término “drogas tóxicas”.

Fuera de España, en los países de habla hispana, se utiliza también mucho el sinónimo “narcóticos”. Llama la atención ver que en el vigente Reglamento General de Circulación no aparece la palabra “drogas”. La reforma de la LTSV por la Ley 6/2014 fue complementando o sustituyendo “estupefacientes y psicotrópicos” por “drogas”.

Desde el punto de vista farmacológico y según la Organización Mundial de la Salud (OMS), el concepto de droga “resulta aplicable a cualquier sustancia terapéutica o no, que introducida en el organismo por cualquier mecanismo (ingestión, inhalación, administración intramuscular o intravenosa, etc.) es capaz de actuar sobre el sistema nervioso central del consumidor provocando un cambio en su comportamiento, ya sea una alteración física o intelectual, una experimentación de nuevas sensaciones o una modificación de su estado psíquico”, caracterizados por: 1º El deseo abrumador o necesidad de continuar consumiendo (dependencia psíquica). 2º Necesidad de aumentar la dosis para aumentar los mismos efectos (tolerancia). 3º La dependencia física u orgánica de los efectos de la sustancia (que hace verdaderamente necesarios su uso prolongado, para evitar el síndrome de abstinencia).

El legislador nacional ha optado, al igual que el resto de la Europa occidental, por un concepto restringido de droga, limitándolo a las ilegales, es decir, las que considera que, conforme a los Convenios Internacionales provocan dependencia, sin incluir las socialmente aceptadas como el alcohol, y distinguiendo entre las ilegales, las que causan grave daño a la salud y las que no lo hacen, pero en ningún momento define con claridad lo que debe entenderse por “drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas”, remitiéndose a las listas contenidas en las normas internacionales y a las disposiciones internas de carácter administrativo-sanitario.

El concepto legal de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas figura en las normas del ordenamiento jurídico internacional:

- **Convención Única de Naciones Unidas sobre Estupefacientes**, hecho en Nueva York, el 30 de marzo de 1961, que los define como aquellas sustancias naturales o sintéticas incluidas en las listas anexas al citado convenio (definición que también contiene la Ley 17/1967, de 8 de abril (BOE núm. 86, de 11 abril), de normas reguladoras por las que se actualizan las normas vigentes sobre estupefacientes y adaptándolas a lo establecido en este convenio, que la recoge en su art. 2). Esta Convención fue enmendada por el Protocolo de modificación de 1972 hecho en Ginebra el 25 de marzo de 1972. España aprobó y ratificó cuanto en él se disponía mediante Instrumento de Ratificación de 15 de diciembre de 1976. Somete a control internacional más de 124 estupefacientes clasificados en 4 listas anexas. La lista I incluye sustancias estupefacientes sometidas a rigurosas medidas de control y fiscalización; su prescripción y dispensación requiere obligatoriamente “receta oficial de estupefacientes”, regulada mediante RD 1675/2012, de 14 de diciembre, por el que se regulan las recetas oficiales y los requisitos especiales de prescripción y dispensación de estupefacientes para uso humano y veterinario. (BOE núm. 313, de 29 de diciembre). Anexos I, II, III y IV modificados por la ORDEN PRE/2436/2013, de 26 de diciembre.
- **Convenio sobre Sustancias Psicotrópicas**, hecho en Viena el 21 de febrero de 1971 (BOE núm. 218, de 10 de setiembre de 1976), que incorpora a sus listas anexas las sustancias que deben considerarse psicotrópicas. Fiscaliza unas 130 sustancias, clasificadas en 4 listas anexas, de mayor a menor peligrosidad.
- **Convención de Naciones Unidas sobre el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas**, promulgada en Viena el 20 de diciembre de 1988 (BOE núm. 270, de 10.11.1990), que define también los

precursores, que son sustancias que figuran en el cuadro I y el cuadro II de las tablas anexas al Convenio, y que son utilizadas frecuentemente en la fabricación ilícita de estupefacientes o sustancias psicotrópicas. El marco legislativo español en este sentido se concreta en la Ley 4/2009, de 15 de junio, de control de precursores de drogas (BOE núm. 145, de 16 de junio) y el Real Decreto 129/2017, de 24 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de control de precursores de drogas.

A nivel nacional, la Ley 17/1967, de 8 de abril, tiene por finalidad específica la actualización de la legislación española sobre estupefacientes, adaptándola a lo establecido en la Convención Única de 1961. El Real Decreto 2829/1977, de 6 de octubre y la Orden de 14 de enero de 1981 que lo desarrolla, establece en el ámbito nacional las normas a las que estarán sujetas las personas o entidades que forman el ciclo completo a controlar en relación con las sustancias psicotrópicas, en el marco de las razones y propósitos aludidos en el Convenio sobre Sustancias Psicotrópicas de 1971. Las medidas de fiscalización establecidas en la Convención y en el Convenio varían de un grupo de sustancias a otro en función de la diferente capacidad para producir adicciones, de su valor terapéutico y del riesgo de su uso indebido, y por ello se clasifican en varias listas que figuran como Anexos de ambos documentos (que son actualizados a menudo).

El art. 3.1 Ley 4/2009, de 15 de junio, crea en el Ministerio del Interior, un Registro General de Operadores de Sustancias Químicas Catalogadas, y, en el Ministerio de Hacienda, un Registro de Operadores de Comercio Exterior de Sustancias Químicas Catalogadas. Ambos, son Registros únicos para todo el territorio español. También es de aplicación el Real Decreto 129/2017, de 24 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de control de precursores de drogas (BOE núm. 57, de 8 de marzo).

Véase asimismo el Real Decreto 1194/2011, de 19 de agosto (BOE núm. 202, de 23 agosto), por el que se establece el procedimiento para que una sustancia sea considerada estupefaciente en el ámbito nacional.

También se debe consultar el Reglamento (CE) 273/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, sobre precursores de drogas, el Reglamento (CE) 111/2005 del Consejo, de 22 de diciembre de 2004, por el que establecen normas para la vigilancia del comercio de precursores de drogas entre la Unión y terceros países y el Reglamento Delegado (UE) 2015/1011 de la Comisión, de 24 de abril de 2015, que completa el Reglamento (CE) nº 273/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre precursores de drogas y el Reglamento (CE) nº 111/2005 del Consejo por el que se establecen normas para la vigilancia del comercio de precursores de drogas entre la Unión y terceros países y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 1277/2005 de la Comisión.

La Sala II del Tribunal Supremo en el Acuerdo del Pleno de 19.10.2001 aclaró lo que debe considerarse “habitual” y lo que es “notoriamente importante”. Fijó como base las 500 dosis referidas al consumo diario que aparece actualizado en el informe del Instituto Nacional de Toxicología de 18.10.2001, teniendo exclusivamente en cuenta la sustancia base o tóxica, es decir, reducida a pureza con la salvedad del hachís y sus derivados.

En España, al no estar reguladas las cantidades en el Código Penal, ha sido la jurisprudencia la que ha ido marcando las pautas de lo que se considera una “cantidad insignificante” para crear una situación de riesgo.

Conforme al principio de insignificancia la conducta es atípica cuando la cantidad de droga es tan minúscula que resulta incapaz de producir efecto nocivo alguno a la salud (sentencia de 11 de diciembre de 2000, 1889/2000). Se conoce como dosis inicial psicoactiva aquella cantidad mínima de una sustancia química que tiene efecto en el organismo. El Pleno no jurisdiccional del Tribunal Supremo el 24 de enero del 2003 con el objeto de proceder a la unificación de criterios solicitó al Instituto Nacional de Toxicología un informe, que fue evacuado en diciembre de ese mismo año (Informe del Servicio de Información Toxicológico del Instituto Nacional de Toxicología 12691, de 22 de diciembre del 2003).

Dicho informe fue objeto de un resumen por el gabinete técnico del Tribunal Supremo que lo remitió a todos los magistrados con las dosis mínimas psicoactivas de 6 sustancias.

Este resumen del informe fue mantenido por un Acuerdo no jurisdiccional de Sala el 3 de febrero del 2005. Los límites entre tipicidad y atipicidad lo marcan las siguientes cantidades:

- heroína 0,66 mg / 0,00066 g.
- cocaína 50 mg / 0,05 g.
- hachís 10 mg / 0,01 g.
- LSD 20 mg / 0,02 g.
- MDMA (Éxtasis) 20 mg / 0,02 g.
- morfina 2 mg/0,002 g.

Las cantidades asumidas por el Tribunal Supremo no son exactas a las mencionadas en el informe del Instituto de Toxicología, por ejemplo, la cantidad de heroína es sensiblemente inferior en 0,34 mg (exige 1 mg).

No fueron pocas las críticas recibidas que se basaban en que estas cantidades eran demasiado bajas permitiendo la absolución en muchos supuestos bajo el “principio de insignificancia”.

Por ello **no se entiende que administrativamente se pueda castigar más a un ciudadano que aplicándole el código penal, ya que administrativamente no se tienen en cuenta cantidades consideradas “inocuas”.**

- f) La coordinación de la prestación de la asistencia sanitaria** en las vías públicas o de uso público¹¹⁹.
- g) La suscripción de tratados y acuerdos internacionales relativos a la seguridad de los vehículos y de sus partes y piezas**¹²⁰, así como dictar las disposiciones pertinentes para implantar en España la reglamentación internacional derivada de los mismos.

El periódico "La Vanguardia" publicó el 06.06.2018 que el Juzgado de Instrucción Número 2 de Figueres había archivado la causa penal contra el conductor drogado que atropelló mortalmente a un ciclista en Roses (Alt Empordà) en octubre de 2016. La sentencia se basa en el atestado policial y recoge que el investigado había consumido cocaína, pero subraya que "no hay ninguna prueba más que lleve a concluir que cometiera alguna infracción o imprudencia grave" al volante "que provocara la muerte" de la víctima. El juez señala que el atestado policial "solo refleja que, probablemente, la causa del atropello fue una falta de atención del conductor, pero no aparecen indicios de exceso de velocidad, de conducción temeraria o de cualquier otra infracción que indique la comisión de un delito por imprudencia". Por todo ello, archiva las actuaciones "por no haberse constatado que se haya perpetrado el delito".

Sorprende que, habiendo causado una muerte un conductor con presencia de drogas en su organismo, este dato es irrelevante para el juez con lo que conducir con presencia de drogas en el organismo, sin que aparentemente afecte a la conducción, es un riesgo asumible que no conlleva necesariamente reproche penal.

¹¹⁸ Debía añadir "en el organismo". Sobra "en su caso" ya que no sirve determinar las drogas si al mismo tiempo no se fijan los niveles máximos admisibles en el organismo. En este aspecto el TRLTSV se distancia del Texto Articulado anterior (RDL 339/1990) que no contenía la expresión "en su caso". También tenía que haber dicho "los niveles máximos admisibles en el organismo por encima de los cuales está prohibido conducir", ya que los niveles máximos, sin ninguna otra aclaración, no tienen techo y debemos recordar que el art. 14 TRLTSV señala que existe tolerancia cero en materia de presencia de drogas en el organismo.

Esta competencia de la AGE en lo que se refiere a las pruebas de detección de drogas se va a desarrollar en el art. 28 RGCir. Éste dice en su apartado a) que normalmente las pruebas de detección de drogas las realizará un médico, aunque en el punto c) se aparta de este criterio, en el caso de los conductores que presentan síntomas de haber consumido drogas, e indica que los agentes se ajustarán a la Ley de Enjuiciamiento Criminal en la que no se exige la presencia de un médico.

El motivo del cambio de criterio es que en el apartado c) el conductor presenta síntomas evidentes y el policía, en principio, no necesita la presencia de un médico.

Por su parte la LECrim señala que las pruebas las realizarán siempre los agentes de la policía judicial de tráfico (anulando el apartado 1 del art. 28 RGCir) y se ajustarán a lo previsto en las normas de seguridad vial. Con lo cual vemos que el Reglamento General de Circulación remite a la Ley de Enjuiciamiento Criminal y ésta remite a las normas de tráfico.

Los agentes, que, en un control aleatorio, observen que el conductor tiene síntomas de haber consumido alcohol por encima de lo previsto reglamentariamente o drogas, debe abandonar la actuación administrativa y pasar a actuar como policía judicial ante la presencia de un delito.

¹¹⁹ Este apartado, tal como está redactado, estaría pendiente de desarrollo legal o reglamentario.

El periódico "Clarín" de Buenos Aires, informa el 21.06.2024 que en la Provincia de Mendoza (equivalente a una CC.AA) se decidió que los conductores que choquen alcoholizados o drogados tendrán que pagar los gastos de internación. Se calcula que una semana en "terapia intermedia" o en "terapia intensiva" tiene un costo de unos 14.000 euros.

¹²⁰ **Las Naciones Unidas:**

- Acuerdo internacional de 1958 (en vigor, el 20.06.1959) para la adopción de condiciones uniformes para la homologación de vehículos,
- Acuerdo paralelo de 1998 (en vigor, el 25.08.2000). Este Acuerdo Mundial presenta la particularidad de que los países que no deseen o no puedan asumir la adopción y el cumplimiento de las obligaciones del Acuerdo de 1958, incluidas las obligaciones de reconocimiento mutuo de las homologaciones, puedan participar efectivamente en la elaboración de normas técnicas mundiales armonizadas.
- Reglamento (UE) 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos.
- Reglamento (UE) 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de febrero, relativo a la homologación de los vehículos agrícolas o forestales, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos.
- Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos.

- h) La regulación de aquellas actividades industriales que tengan una incidencia directa sobre la seguridad vial¹²¹ y, en especial, la de los talleres de reparación de vehículos¹²².**
- i) La regulación del transporte de personas¹²³ y, especialmente, el transporte escolar y de menores¹²⁴, a los efectos relacionados con la seguridad vial¹²⁵.**
- j) La regulación del transporte de mercancías y, especialmente, el de mercancías peligrosas, perecederas y contenedores, de acuerdo con la reglamentación internacional¹²⁶, a los efectos relacionados con la seguridad vial.**

Tra(n)sposición en España:

- 1) Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos. Este Decreto fue modificado por el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.**
- 2) Real Decreto 339/2014, de 9 de mayo, por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de las bicicletas y otros ciclos y de sus partes y piezas. Este Decreto ha sido modificado en su Anexo IV por el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos. En cumplimiento de la Decisión de la Comisión 2011/786/UE, de 29 de noviembre de 2011, sobre los requisitos de seguridad que deben cumplir las normas europeas aplicables a las bicicletas, las bicicletas para niños y los portaequipajes para bicicletas de conformidad con la Directiva 2001/95/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.**

¹²¹ Por ejemplo, la emisión de humos de una fábrica que puedan invadir una carretera.

¹²² Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero, por el que se regulan la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación de vehículos automóviles de sus equipos y componentes.

¹²³ Ley 16/1987 de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE núm. 182, de 31 de julio) y Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (BOE núm. 241, de 8 de octubre), por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

¹²⁴ Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, (BOE núm. 105, de 2 de mayo) sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores. Es llamativo que el RGV y el RGCir al ocuparse de la señal V-10 sólo mencionan el transporte escolar y sin embargo este Real Decreto dice en su art. 5.1 que esa señal se aplica también al transporte de menores.

Ver también la Orden ITC/4037/2006, de 21 de diciembre, por la que se establecen las especificaciones técnicas que deben cumplir ciertos espejos u otros dispositivos de visión indirecta a instalar por determinados autobuses utilizados en el transporte escolar y de menores Orden ITC/4038/2006, de 21 de diciembre, por la que se establecen las especificaciones técnicas que deben cumplir los dispositivos acústicos de señalización de marcha atrás a instalar por determinados autobuses utilizados en el transporte escolar y de menores (ambas en el BOE núm. 3, de 3 de enero).

En Estados Unidos los autobuses escolares, además de que se identifican mucho mejor que los nuestros cuentan con señales de stop desplegadas en los costados para avisar a los conductores de que se detengan durante el ascenso y descenso de los escolares.

En Florida, por ejemplo, en una calle o carretera de doble sentido, todos los conductores que circulen en cualquiera de esos sentidos deben detenerse detrás de un autobús escolar que esté detenido recogiendo o dejando niños. Debe quedarse detenido hasta que se retire la señal de detención y todos los niños estén fuera de la vía.

¹²⁵ El art. 76.h) TRLTSV considera falta grave “no hacer uso, o no hacerlo de forma adecuada, del cinturón de seguridad y de los sistemas de retención infantil y esto se aplica también al transporte escolar y de menores”.

¹²⁶ **Acuerdos internacionales:**

El ADR, Acuerdo Europeo sobre el Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera, hecho en Ginebra el 30 de septiembre de 1957, ha dejado de llamarse europeo para facilitar la participación de países no europeos, y tiene influencia a nivel mundial. Este acuerdo modifica sus Anejos cada dos años (los impares) y se publica en el BOE. La última versión de las enmiendas a los Anejos A y B se publicó en el BOE núm. 65 de 17.03.2023 y es válida hasta el 30.06.2025. Aunque tarde en publicarse en España, en la UNECE se puede encontrar una versión en inglés, francés y ruso desde principios de cada año impar.

No sólo se trata de que cumplan con lo dispuesto en la reglamentación internacional, ya que también deben respetar lo que figura en el Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero (BOE núm. 50, de 27 de febrero), por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español y el Real Decreto 130/2017, de 24 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Explosivos y estos Reales Decretos son también competencia del Estado.

Véase el Real Decreto 1256/2003, de 3 de octubre, por el que se determinan las autoridades competentes de la Administración General del Estado en materia de transporte de mercancías peligrosas y se regula la comisión para la coordinación de dicho transporte.

El ATP, Acuerdo sobre Transportes Internacionales de Mercancías Perecederas y sobre Vehículos Especiales utilizados en esos Transportes, y sus Anejos hecho en Ginebra el 1 de septiembre de 1970, al que se adhirió España el 24 de abril de 1972 (BOE núm. 280, de 22 de noviembre de 1976).

Véase el Real Decreto 1202/2005, de 10 de octubre (BOE núm. 252, de 21 de octubre), sobre el Transporte de Mercancías Perecederas y los Vehículos especiales utilizados en estos Transportes. Las actualizaciones de los Anejos también se publican en el BOE. Existe una versión consolidada en el BOE de. 16.06.2022.

Véase Real Decreto 1109/1991, de 12 de julio (BOE núm. 170, de 17 de julio), por el que se aprueba la Norma General relativa a los alimentos ultracongelados destinados a la alimentación humana.

También debe examinarse el Real Decreto 237/2000, de 18 de febrero (BOE núm. 65, de 16 de marzo), por el que se establecen las especificaciones técnicas que deben cumplir los vehículos especiales para el transporte terrestre de productos alimentarios a temperatura regulada y los procedimientos para el control de conformidad con las especificaciones.

Ídem, el Real Decreto 1010/2001, de 14 de septiembre, (BOE núm. 230, de 25 de setiembre). por el que se determinan las autoridades competentes en materia de transporte de mercancías perecederas y se constituye y regula la Comisión para la Coordinación de dicho transporte.

El CSC, Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores, de 2 de diciembre de 1972 (España se adhirió en 1974). Ver Real Decreto 2319/2004, de 17 de diciembre (BOE núm. 12, de 14 de enero de 2005), por el que se establecen normas de seguridad de contenedores. La homologación de los contenedores implica la verificación administrativa de que los contenedores cumplen con los requisitos establecidos en el citado Convenio Internacional de Ginebra, el cual establece la obligatoriedad de comprobar, por parte de las autoridades administrativas nacionales, de la seguridad de los mismos. Esa homologación se puede ver en la placa de aprobación CSC conocida como "Aprobación de seguridad CSC". Esta placa hace referencia al cumplimiento de las pruebas de resistencia estructural del contenedor.

Además, existen otros acuerdos para el transporte internacional de mercancías:

El Convenio CMR, de 19 de mayo de 1956 al que se adhirió España en 1974 (BOE núm. 109, de 7 de mayo), es el marco jurídico que regula los contratos de transporte internacional de mercancías por carretera.

El documento CMR: prueba la existencia del contrato de transporte internacional por carretera, al tiempo que sirve de recibo al cargador conforme ha entregado la mercancía al transportista para su posterior transporte.

El Convenio TIR (siglas francesas para Transport International Routier), concluido en Ginebra el 15.01.1959 (reemplazada en 1975), al que España se adhirió en 1982 (BOE núm. 34, de 9 de febrero de 1983), que regula el paso aduanero, entre países contratantes, de mercancías transportadas por carretera. Se trata de facilitar y acortar estos trámites para hacer más ágil el comercio internacional.

El régimen TIR se aplica a transportes de mercancías entre países fuera de la comunidad europea, a través de una o varias fronteras entre países contratantes, con la condición de que sea un transporte sin manipulación intermedia de la carga.

El AETR, Acuerdo Europeo sobre trabajo de las tripulaciones de los vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera, hecho en Ginebra el 1 de julio de 1970 (BOE núm. 277, de 18 de noviembre de 1976).

El Convenio Internacional sobre la Armonización de los Controles de Mercancías en las Fronteras, hecho en Ginebra, el 21 de octubre de 1982. Contiene en el apéndice 2 del anexo 8 del Convenio, un formulario denominado: Certificado internacional de pesaje de vehículos (CIPV) (<http://www.unece.org>). Fue aprobado por el Reglamento (CEE) n° 1262/84 del Consejo, de 10 de abril de 1984, relativo a la conclusión del Convenio internacional sobre la armonización de los controles de las mercancías en las fronteras (DOUE L 126 de 12.05.1984). El Convenio se publicó en el BOE núm. 28, de 25 de febrero de 1986.

Reglamento (CE) núm. 561/2006 (DOUE de 11.04.2006) que establece normas sobre el tiempo de conducción, las pausas y los períodos de descanso para los conductores dedicados al transporte por carretera de mercancías y viajeros, con el fin de armonizar las condiciones de competencia entre modos de transporte terrestre, especialmente en lo que se refiere al sector de la carretera, y de mejorar las condiciones de trabajo y la seguridad vial. Tiene también como objetivo mejorar las prácticas de control y de aplicación en los Estados miembros, así como mejorar las prácticas laborales en el sector del transporte por carretera.

k) La regulación del vehículo automatizado¹²⁷, de conformidad con lo dispuesto en la ley¹²⁸.

¹²⁹ (Regulación de los accidentes de tráfico).

Artículo 5. Competencias del Ministerio del Interior¹³⁰.

¹²⁷ No se entiende porque han puesto la frase en singular, ya que quedaría mejor si dijese “La regulación de los vehículos automatizados”. De todas formas, es loable, que se adelante a legislar lo que pronto será común en nuestras vías.

¹²⁸ Debía haber añadido la expresión “que lo regule”. Ahora, da la impresión de que está regulado en el TRLTSV.

¹²⁹ Dada la importancia de los accidentes de tráfico, estaría bien que el TRLTSV indicase como se debe actuar en caso de accidente, por ejemplo, utilizando el parte amistoso de accidentes y cuál es la normativa que se aplica en esos casos. Es cierto que el art. 51.1) dedicado a las obligaciones en caso de accidente o avería indica que “El usuario de la vía que se vea implicado en un accidente de tráfico, lo presencie o tenga conocimiento de él está obligado (...) a **esclarecer los hechos**” y que el art. 76.q) considera infracción grave “No facilitar (...) ni los datos del vehículo solicitados por los afectados en un accidente de circulación, estando implicado en el mismo.

También el art.129.2.f) y g) RGCirc establece que se deben compartir los datos personales y del vehículo si los demás usuarios los pidiesen.

Pero sobre la conveniencia de cumplimentar el parte amistoso **es más preciso** el RDL 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, ya que el art.8.2 establece: “(...) el asegurador facilitará ejemplares de la denominada **declaración amistosa de accidente** que **deberá utilizar el conductor** para la declaración de los siniestros a su aseguradora”.

Sería conveniente que aclarase que existe un “Parte amistoso de accidentes” y que si no se producen daños personales y las dos partes están de acuerdo no es necesario llamar a los agentes de tráfico. En la vía penal se ocupa el Código Penal y en la vía civil, el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. También sería interesante que los ciudadanos afectados en un accidente conociesen que tienen **derecho a la libre elección del centro médico o de rehabilitación**. Este derecho a la libre elección ha sido reconocido en numerosa jurisprudencia tanto del Tribunal Supremo como de diferentes Audiencias Provinciales, que tienen igualmente en cuenta lo dispuesto en los artículos 38, 103 y 104 de la Ley 50/1980 del Contrato de Seguro. También existe el **derecho a la libre elección de taller** según el art.18 de esta última ley: el asegurado tiene derecho a libre elección del taller donde va a reparar su vehículo, siendo ilegal cualquier restricción y/o limitación de este derecho.

Esa misma ley **permite que el asegurado pueda elegir libremente el Procurador y Abogado** que hayan de representarle y defenderle en cualquier clase de procedimiento y que éstos no estén sujetos, en ningún caso, a las instrucciones del asegurador.

En caso de colisión recíproca, sin culpable claro, la sentencia STS 7647/2012, de 10 de septiembre de 2012 estableció que **cuando se producen daños personales en un accidente de tráfico de este tipo, el resarcimiento proporcional solo es aplicable cuando pueda acreditarse un porcentaje concreto o grado de incidencia causal de cada uno de los vehículos implicados. En caso contrario, ambos conductores responden del total de los daños causados a los ocupantes del otro vehículo.**

La sentencia 294/2019, de 27 de mayo, de la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo, reunida en pleno, ha fijado doctrina sobre la solución aplicable a los casos de daños en los bienes causados por la colisión recíproca de vehículos sin determinación del grado de culpa de cada conductor.

Cuando ninguno de los conductores logre probar su falta de culpa o negligencia en la causación del daño al otro vehículo cabrían en principio tres posibles soluciones: (i) que cada conductor indemnice íntegramente los daños del otro vehículo; (ii) que las culpas se neutralicen y entonces ninguno deba indemnizar los daños del otro vehículo; y (iii) **que cada uno asuma la indemnización de los daños del otro vehículo en un 50%.**

La Sala de lo Civil considera que **la tercera solución es la más coherente con la efectividad de la cobertura de los daños en los bienes por el seguro obligatorio de vehículos de motor**, pues cualquiera de las otras dos o bien podría privar por completo de indemnización, injustificadamente, al propietario del vehículo cuyo conductor no hubiera sido causante de la colisión pero no hubiese logrado probar su falta de culpa, o bien podría dar lugar a que se indemnice por completo al propietario del vehículo cuyo conductor hubiera sido el causante de la colisión pero sin que exista prueba al respecto.

¹³⁰ Dados los continuos cambios en el nombre de los ministerios, sería una buena solución que se refiriese, tal como sucede en el art. 2 del Código de la Circulación de Luxemburgo, al ministerio con competencias en materia de tráfico.

Sin perjuicio de las competencias que tengan asumidas las comunidades autónomas y de las previstas en el artículo anterior, corresponde al Ministerio del Interior:

- a) **La expedición y revisión de los permisos y licencias para conducir vehículos a motor y ciclomotores¹³¹ y de la autorización especial¹³² para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas**, con los requisitos sobre conocimientos, aptitudes técnicas y psicofísicas y periodicidad que **se determinen reglamentariamente¹³³**, así como la declaración de la **nulidad, lesividad o pérdida de vigencia¹³⁴** de aquellos.
- b) **El canje¹³⁵**, de acuerdo con las normas reglamentarias¹³⁶ aplicables, de los permisos de conducción¹³⁷ y de la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas **expedidos en el ámbito militar y policial¹³⁸** por los

La DGT está adscrita a la Subsecretaría de Interior en el Real Decreto 207/2024, de 27 de febrero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior.

¹³¹ Art. 7 del RGCond. La aplicación obligada a la legislación española del Reglamento (UE) 168/2013 vigente desde el 01.01.2016 motivó que los ciclomotores hayan pasado a ser considerados vehículos de motor.

¹³² El texto del ADR denomina a la autorización especial, "Certificado de formación del conductor". Aunque no es competencia del Ministerio del Interior, debemos tener en cuenta que para poder trabajar como conductor de camiones o autobuses hay que obtener y luego mantener actualizado el Certificado de Aptitud Profesional (CAP) y en este certificado se han incluido materias nuevas, como en el caso de los conductores de autobuses que deben saber atender a las Personas con Movilidad Reducida (PMR) que utilizan sillas de ruedas.

Esto último figura en el Reglamento Europeo UE 2018/858 (en él también se regulan los I-Size). Ahí se indica en el Apéndice 3 que se ocupa de los vehículos accesibles en sillas de ruedas, en el punto 6A, que los autobuses de nueva fabricación desde 01.09.2020, ya deben venir dotados de sistemas para SRI para anclar las sillas de ruedas, accesos, etc. En esa misma fecha entró en vigor el Reglamento..

¹³³ Véanse los artículos 25 al 30 del Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.

¹³⁴ La nulidad, lesividad y pérdida de vigencia figura en el Capítulo IV, artículos 34 al 40, del Reglamento General de Conductores.

¹³⁵ Se permite el canje de los permisos de conducción de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo, aunque se obtenga o se renueve en esos países estando residiendo en España, de acuerdo con el principio de la libre circulación. Por ello tampoco sus titulares serían denunciados por ello. Véase la Instrucción 2018/ C-131 S-148, de la DGT de 12 de diciembre.

Lo que no está permitido es que un "no comunitario" que tenga la residencia habitual en España vaya de vacaciones a su país y allí obtenga el permiso para luego tratar de canjearlo.

¹³⁶ Art. 15 al 20 del Reglamento General de Conductores.

¹³⁷ Vemos como habla de canjear permisos de conducción y la autorización especial para conducir vehículos que transportan materias peligrosas, pero no ofrece la posibilidad de canjear una licencia de vehículo especial agrícola o de un vehículo para personas de movilidad reducida.

¹³⁸ Los permisos de conducir (incluida la autorización de mercancías peligrosas ADR) expedidos por autoridades militares, de la guardia civil o de la policía son solo válidos para la conducción de vehículos de los cuerpos de seguridad. Para poder conducir vehículos civiles de manera particular, es necesario realizar un canje de estos permisos.

Si se es militar, Guardia Civil o del Cuerpo Nacional de Policía y se tiene uno de estos permisos, se puede solicitar el canje por su equivalente civil siempre que se esté en activo o en los 6 meses posteriores a la fecha de cese. La solicitud deberá ser presentada dentro de los seis meses computados desde el día de finalización del servicio en filas o actividad militar, o desde el cumplimiento de la edad exigida para el permiso de que se trate.

Cuando el requisito de la edad tenga lugar después de un año desde la finalización del servicio en filas o actividad, acompañará un certificado acreditativo de haber superado las pruebas correspondientes en una Escuela u Organismo Militar autorizado.

Si se realiza el canje estando en activo se mantendrán los dos permisos, no obstante si se hiciera el canje una vez cesado, le será retirado el permiso militar. En el momento de realizar el trámite se le entrega un permiso provisional. En un plazo aproximado de un mes y medio ya se dispondrá del permiso definitivo, que se recibirá en el domicilio por correo postal.

El artículo 74 del RGCond, que se ocupa de la formación impartida por las Escuelas oficiales de Policía, señala que cuando "cuenten con autorización de la Dirección General de Tráfico, podrán impartir la formación necesaria para la obtención del permiso de conducción de las clases A2, A, para sus efectivos policiales y, en su caso, para

bomberos, agentes forestales u otros colectivos profesionales cuya formación como conductores tuvieran atribuida”.

Además del RGCond, se debe consultar:

- *Orden INT/1439/2015, por la que se determinan las escuelas y organismos de las Fuerzas Armadas facultados para expedir autorizaciones para conducir vehículos pertenecientes a las mismas y a la Dirección General de la Guardia Civil.*
- *Real Decreto 628/2014, por el que se regulan las peculiaridades del régimen de autorizaciones para conducir vehículos pertenecientes a las Fuerzas Armadas y a la Guardia Civil.*

En Italia se canjean los permisos del personal dependiente y de los voluntarios de la Cruz Roja Italiana, en las mismas condiciones que los permisos militares, hasta un año después de su cese.

correspondientes en el ámbito civil¹³⁹, así como **el canje, la inscripción o la renovación de los permisos expedidos en el extranjero**¹⁴⁰ cuando así lo prevea la legislación vigente¹⁴¹.

¹³⁹ El Real Decreto 628/2014, en su artículo 5, indica que por Orden del Ministerio del Interior se determinarán las escuelas y organismos de las Fuerzas Armadas y de la Dirección General de la Guardia Civil facultados para expedir las autorizaciones para conducir vehículos pertenecientes a dichas instituciones.

Muestra en sus Anexos I y II los modelos de permisos y la autorización para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas y se ocupa del canje de los permisos civiles por sus equivalentes militares incluidas las anteriores autorizaciones especiales.

El Registro de estos permisos se lleva a cabo por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Defensa (permisos militares) y la Dirección General de Guardia Civil (permisos de la Guardia Civil).

El artículo 72.1 del RGCond de 2009, se ocupa de las Escuelas y Organismos autorizados para expedir permisos de conducción y la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas e indica que por el Ministro del Interior se determinarán las Escuelas y Organismos militares y de la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil facultados para expedir permisos de conducción, así como la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas, que podrán ser canjeados por sus equivalentes previstos en los artículos 4 y 25, respectivamente.

El RD 628/2014 ha sido desarrollado por la Orden DEF/601/2015, de 6 de abril (BOE núm. 85, de 9 de abril). Esta Orden fija la estructura general, características y articulación del Registro de Conductores de las Fuerzas Armadas (RECONFAS) y regula el procedimiento de concesión de las autorizaciones para conducir vehículos de las Fuerzas Armadas y de la Guardia Civil. Establece en su artículo 2.8 la interconexión por vía electrónica con los Registros de Conductores e Infractores de la DGT y con el Registro de Conductores de la Dirección General de la Guardia Civil.

Véase la Orden INT/1518/2021, de 28 de diciembre, por la que se determinan las escuelas facultadas para impartir la formación y especialización, y el órgano competente para expedir los permisos de conducción de vehículos policiales de la Dirección General de la Policía, la autorización para su conducción por personal ajeno a la Policía Nacional y la autorización especial para conducirlos cuando transporten mercancías peligrosas (BOE núm. 6, de 7 de enero de 2022).

¹⁴⁰ Existen notables diferencias entre los canjes de permisos del Espacio Económico Europeo y los de otros países situados fuera de ese Espacio. En este último caso España firma convenios con cada país y las condiciones para el canje pueden variar de un país a otro.

La publicación “Law&Trends” informa el 3004.1921 que el Tribunal de Justicia europeo en el asunto C-47/20 resolvió que un Estado miembro puede negarse a reconocer un permiso de conducción simplemente renovado en otro Estado miembro tras haber prohibido a su titular conducir en su territorio.

El caso se refería a un ciudadano alemán residente en España que fue privado del derecho a conducir en Alemania, mientras circulaba por aquel país, por hacerlo en estado de embriaguez, mientras no cumpliese los requisitos exigidos en aquel país. Luego volvió a España y renovó el permiso y al tratar de circular años después por Alemania no le fue reconocida la validez del permiso ya que debía presentar un informe médico-psicológico para disipar las dudas sobre su aptitud para conducir. El Tribunal destacó que no había obtenido un nuevo permiso de conducción en España cuya validez debiera ser reconocida con arreglo a la Directiva relativa al permiso de conducción, sino que únicamente había obtenido documentos mediante los que se renovaba su permiso de conducción inicial.

Esta misma publicación informa, en la misma fecha, que en el asunto C-56/20, el Tribunal de Justicia destaca que las inscripciones que figuran sobre el permiso de conducción son competencia exclusiva del Estado miembro de residencia normal del titular de dicho permiso. Por ello, otro Estado miembro no puede colocar sobre el permiso, cuyo modelo está armonizado en forma de tarjeta de plástico, una mención relativa a la prohibición de conducir en su territorio. Si puede, sin embargo, dirigirse al Estado miembro de residencia para que este último incluya esa mención. Se trataba de un ciudadano austríaco al que la ciudad de Pforzheim (Alemania) quería hacer una anotación en su permiso para prohibirle circular por Alemania por haber conducido bajo la influencia de estupefacientes.

¹⁴¹ Más que “legislación vigente”, ya que ésta es el propio Texto Refundido, no teniendo prácticamente ninguna incidencia la Ley de Procedimiento Administrativo, debiera decir “el Reglamento General de Conductores” o “cuando esté así previsto reglamentariamente”. Este reglamento se complementa con los canjes de cartas que efectúa el Ministerio de Asuntos Exteriores con el del país con el que se firma un convenio de canje y reconocimiento mutuo de los permisos de conducción nacionales.

c) Las autorizaciones¹⁴² de los centros de formación de conductores¹⁴³ y de los centros de sensibilización y reeducación vial; ¹⁴⁴la declaración de nulidad, lesividad o pérdida de vigencia de aquéllas¹⁴⁵; los cursos de sensibilización y reeducación vial; los certificados¹⁴⁶ de aptitud y autorizaciones que permitan acceder a la actuación profesional¹⁴⁷ en materia de enseñanza de la conducción y reeducación vial¹⁴⁸ y la acreditación de la destinada al reconocimiento de las aptitudes psicofísicas de los conductores¹⁴⁹, con los requisitos y condiciones que reglamentariamente se determinen.

¹⁵⁰ (Cursos para funcionarios).

d) La matriculación y expedición de los permisos o licencias de circulación de los vehículos a motor, remolques, semirremolques y ciclomotores¹⁵¹, así como la declaración de nulidad, lesividad¹⁵² o pérdida de vigencia de dichos permisos¹⁵³, en los términos que reglamentariamente se determine.

¹⁴² Dado que en el apartado a) habla de “Expedición” aquí hubiera quedado mejor que dijese: “La expedición de las autorizaciones ...”

¹⁴³ Es decir, las Escuelas Particulares de Conductores (Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre (BOE núm. 258, de 28 de octubre), por el que se aprueba su Reglamento regulador, los Centros de Formación de Conductores que transportan Mercancías Peligrosas regulados por la Orden de 18 de junio de 1998 (BOE, núm. 155, de 30 de junio) y los Centros oficiales militares, de la Guardia Civil y de la Policía.

¹⁴⁴ Este apartado no refleja la realidad actual ya que existen centros de formación de conductores que no están autorizados por el Ministerio del Interior, como ocurre con los centros de formación para el Certificado de Aptitud Profesional (CAP) que son autorizados por las C.C.A.A. tal como refleja el artículo 8 del Real Decreto 284/2021, de 20 de abril, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera.

También el Real Decreto 1225/2010, de 1 de octubre, por el que se complementa el Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales, mediante el establecimiento de cinco cualificaciones profesionales correspondientes a la Familia Profesional Transporte y Mantenimiento de Vehículos, contempla dentro de la Familia Profesional Transporte y Mantenimiento de Vehículos tres cualificaciones profesionales: conducción de autobuses, conducción de vehículos pesados de transporte de mercancías por carretera y conducción profesional de vehículos turismos y furgonetas. Aunque el gobierno le corresponde, tal como señala la exposición de motivos, previa consulta al Consejo General de la Formación Profesional, determinar la estructura y el contenido del Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales y aprobar las cualificaciones que proceda incluir en el mismo, así como garantizar su actualización permanente, son las C.C.A.A. quienes imparten la enseñanza en sus centros de formación profesional.

¹⁴⁵ El Capítulo IV del RGCond (artículos 34 al 40) se ocupa de la nulidad o lesividad y pérdida de vigencia de las autorizaciones administrativas para conducir.

¹⁴⁶ Se vuelve a echar de menos que no añada “Expedición”.

¹⁴⁷ Sería más sencillo de leer si le limitase a decir: “... que permitan acceder a la enseñanza profesional de la conducción”.

¹⁴⁸ El Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores, se ocupa en su artículo 46 del certificado de aptitud de profesor de formación vial y en el 47 del correspondiente a Director de Escuelas de Conductores.

¹⁴⁹ Artículo 10 del Real Decreto 170/2010, de 19 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores.

¹⁵⁰ Debería figurar esta competencia para que los funcionarios encargados de la aplicación de la Ley se mantengan bien informados y sepan aplicar correctamente la legislación y hacer cumplir sus objetivos.

¹⁵¹ Ver Capítulo II y Capítulo IX del Título IV del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el RGV y el Capítulo IV del RGCond aprobado por RD 818/2009, de 8 de mayo.

Debiera modificarse este apartado ya que desde el 01.01.2016, a causa de la entrada en vigor del Reglamento (UE) 168/2013 los ciclomotores han pasado a tener la consideración de vehículos de motor.

¹⁵² Debiera citar la necesidad de respetar lo previsto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

¹⁵³ Tenía que haber añadido “y licencias”. Véase el Capítulo IX del Título IV del RGV y Capítulo I del Título V de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

- e) Las autorizaciones¹⁵⁴ o permisos temporales y provisionales¹⁵⁵ para la circulación de vehículos.
- f) Las normas especiales¹⁵⁶ que posibiliten la circulación de vehículos históricos y fomenten la conservación y restauración de los que integran¹⁵⁷ el patrimonio histórico.

¹⁵⁴ La Instrucción 15/V-113, de la DGT, de 13.10 de 2015, se ocupa de la “Autorización de pruebas o ensayos de investigación realizados con vehículos de conducción automatizada en vías abiertas al tráfico en general”.

¹⁵⁵ Permisos temporales para particulares (placas verdes, con caracteres blancos, con una P inicial), permisos temporales para empresas o entidades relacionadas con el vehículo (placas rojas, con caracteres blancos, con una S inicial en los vehículos sin matricular en España y una V en el caso de los vehículos matriculados en España) y permisos temporales para pruebas o ensayos de investigación y extraordinarios realizados por fabricantes, carroceros y laboratorios oficiales (llevará la placa temporal de empresa y la señal V-12 (F.V., que significa Fabricante de Vehículo).

Los permisos provisionales están contemplados en el art. 26 a) del Reglamento General de Vehículos.

¹⁵⁶ Tendría que decir “la aprobación de las normas especiales”. La “norma especial” a la que se refiere es el Real Decreto 892/2024, de 10 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos a propuesta de los Ministros del Interior y de Industria y Turismo, con la aprobación previa del Ministro para la Transformación Digital y de la Función Pública, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 10 de septiembre de 2024 (BOE núm. 226, de 18 de septiembre). Este Reglamento fue complementado por la Instrucción PROT-VEH 2024/13 destinada a su aplicación.

El artículo 6.2) del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos y la Disposición Final Segunda del Real Decreto 892/2024, de 10 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos, disponen que aquellos vehículos reconocidos como históricos con una antigüedad igual o superior a treinta años e inferior a cuarenta años, pasarán una inspección cada dos años. Con más antigüedad existen otros plazos y los de más de 60 años y los ciclomotores históricos están exentos.

¹⁵⁷ Parece referirse a los vehículos históricos existentes y por ello debiera decir: “que integran o puedan integrar” o “que integran o se puedan incorporar”.

g) La retirada¹⁵⁸ de los vehículos de la vía fuera de poblado¹⁵⁹ y la baja temporal¹⁶⁰ o definitiva¹⁶¹ de la circulación¹⁶² de dichos vehículos.

¹⁶³ (Baja de vehículos ilocalizables afectados por la DANA).

¹⁵⁸ Figura en el artículo 105.1 del TRLTSV.

¹⁵⁹ Ver artículo 7.c) del TRLTSV, en el que también se atribuye la competencia para la retirada de vehículos de la vía fuera de poblado, a los ayuntamientos.

¹⁶⁰ Un vehículo en situación de baja temporal tiene prohibido el estacionamiento en la vía pública por carecer de autorización administrativa válida y podría ser objeto de retirada y traslado a un depósito municipal.

El Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, indica en su art. 1 que: **“Se exceptúan de la obligación de aseguramiento (...) aquellos vehículos que hayan sido dados de baja de forma temporal o definitiva del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico”**. Con lo que vemos que nada prohíbe que puedan estar asegurados.

La DGT está investigando el motivo por el que han aumentado espectacularmente las bajas temporales. Se sospecha que uno de los motivos principales es que los vehículos no son achataados y son exportados para ser matriculados en otros países o bien para ser vendidos por piezas. Les ha denominado “coches zombies”.

Para evitar esto el Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, sobre los vehículos al final de su vida útil, establece que, para diferenciar los efectos administrativos entre la baja temporal y la baja definitiva en el Registro de Vehículos, la **baja temporal tendrá una duración establecida de un año**, prorrogable sucesivamente si el titular del vehículo manifiesta su voluntad de mantener el vehículo fuera de la circulación.

El Real Decreto 265/2021 indica en su art. 35 que puede solicitarse la baja definitiva en cualquier Jefatura Provincial de Tráfico. Ya no debe ser la de la provincia de su domicilio legal o a aquella en que fue matriculado el vehículo. En el caso de los coches abandonados, la baja debe acordarse de oficio, mediante la oportuna resolución. Y si no ha pasado la inspección ITV obligatoria o carece de seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria en los últimos diez años, se podrá establecer la baja definitiva de oficio, por existir la presunción de que el vehículo no existe o no circula. Ello, no impide que, si el vehículo cumple a posteriori las condiciones para poder volver a obtener la autorización administrativa para circular, pueda ser rehabilitado, tal como figura en la Instrucción VEH 2024/15, de la DGT, de 05.11.2024.

¹⁶¹ Está regulada en el Art. 35 del RGV.

El Real Decreto 265/2021, de 13 de abril (BOE núm. 89, de 14 de abril), sobre los vehículos al final de su vida útil tiene por objeto, según su art. 1, establecer medidas destinadas a la prevención de la generación de residuos procedentes de vehículos y a la recogida, a la preparación para la reutilización, al reciclado y otras formas de valorización de los vehículos al final de su vida útil, incluidos sus componentes, para así reducir la eliminación de residuos y mejorar la eficacia en la protección de la salud humana y del medio ambiente a lo largo del ciclo de vida de los vehículos.

La Orden INT/624/2008, de 26 de febrero, que regulaba la baja electrónica de los vehículos descontaminados al final de su vida útil, vino a materializar el procedimiento efectivo de las bajas telemáticas de los mismos. **Esta Orden ha sido sustituida por el Real Decreto 265/2021**, de 13 de abril, sobre los vehículos al final de su vida útil.

Conforme al art. 5 del RD 265/2021, los vehículos tienen la consideración de residuos a partir del momento en que son entregados a un Centro Autorizado de Tratamiento.

A partir de ese momento, según el art. 6 del RD 265/2021, el CAT realizará la tramitación electrónica de la baja definitiva del vehículo en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, y emitirá el certificado de destrucción o de tratamiento medioambiental.

El certificado de destrucción o el certificado de tratamiento medioambiental, constituirá el justificante de la entrega y puesta a disposición del vehículo para su descontaminación y tratamiento.

La Instrucción 15/V-109 de la DGT de 11.02.2015 indica el procedimiento de cesión temporal de vehículos en baja definitiva para que algunos centros de formación, instituciones de investigación, protección civil, cuerpos de bomberos, y otras entidades, puedan utilizarlos para la práctica de actividades formativas, de investigación, o incluso simulacros.

¹⁶² Ver Capítulo VI del Título IV del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, dedicado a las bajas y rehabilitación de los vehículos.

¹⁶³ Directriz VEH 2025/11: Bajas definitivas de vehículos afectados por la DANA no localizados (21.11.2025) y declaración responsable que acredite que el vehículo ha sido afectado por la DANA y que se encuentra ilocalizable

h) Los registros¹⁶⁴ de vehículos¹⁶⁵, de conductores e infractores¹⁶⁶, de profesionales de la enseñanza de la conducción¹⁶⁷, de centros de formación de conductores, de los centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los

¹⁶⁴ El artículo 20 de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal establece que la creación, modificación y supresión de los ficheros de las Administraciones Públicas sólo podrá hacerse por medio de disposición general publicada en el Boletín Oficial del Estado o diario oficial correspondiente. La Orden INT/1202/2011, de 4 de mayo, (BOE núm. 114, de 13 de mayo) regula los ficheros de datos de carácter personal del Ministerio del Interior. En esta Orden, el fichero número 17 de la DGT se ocupa de los Centros de Formación de Conductores y de Profesionales de la Enseñanza de la Conducción. Su finalidad es el control de las escuelas particulares de conductores y de los profesionales de la enseñanza de la conducción, pero existen otros ficheros que no están registrados en la Agencia Española de Protección de Datos. La Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre (BOE núm. 298, de 14 de diciembre), define, en su art. 3a) los datos de carácter personal: "cualquier información concerniente a personas físicas identificadas o identificables" y en su art. 3b) considera fichero: "todo conjunto organizado de datos de carácter personal, cualquiera que fuere la forma o modalidad de su creación, almacenamiento, organización y acceso". En su artículo 26 señala que "Toda persona o entidad que proceda a la creación de ficheros de datos de carácter personal lo notificará previamente a la Agencia de Protección de Datos".

Uno de los ficheros que **no figuran en la Orden INT/1202/2011**, es el que contiene datos sobre **los titulares, directores y profesores de los Centros de Formación de Conductores que transportan mercancías peligrosas**. Todos ellos tienen que estar debidamente acreditados por la DGT para la enseñanza, de acuerdo con la Orden de 18 de junio de 1998 por la que se regulan estos centros. La propia Orden señala en su punto 1.1 que el Centro debe contar con un titular debidamente autorizado y que será titular quien **figure inscrito como tal en el Registro de la Dirección General de Tráfico**.

Los ficheros cuentan con diferente grado de protección según la sensibilidad de los datos que contengan.

La STS 5536/2016, de 20-XII, considera que se incurre en delito si se efectúa una mera consulta de los datos registrados sin difundirse y sin que exista un perjuicio a un tercero.

¹⁶⁵ El artículo 2 del Reglamento General de Vehículos regula el Registro de Vehículos.

¹⁶⁶ El Título V (art. 76 a 79) del Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, se ocupa del Registro de Conductores e Infractores. La DGT ha realizado numerosos convenios con ayuntamientos para facilitar trámites administrativos relacionados con el tráfico. El listado se encuentra en:

<http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/centros-colaboradores/ayuntamientos-convenio/>

¹⁶⁷ Los registros de profesores, directores y autoescuelas están regulados en los artículos 49 y 50 del Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores.

conductores¹⁶⁸ y de manipulación¹⁶⁹ de placas¹⁷⁰ de matrícula¹⁷¹, en los términos que reglamentariamente determine.

¹⁶⁸ Tendría que aclarar que se refiere a conductores de vehículos para lo que se exija un permiso o licencia ya que los conductores de ciclos, de vehículos de movilidad personal, y los conductores de ganado, incluidos los jinetes, están exentos. El Registro de los Centros de Reconocimiento de Conductores está contemplado en los artículos 10 y 11 del Real Decreto 170/2010, de 19 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores.

¹⁶⁹ Sería mejor utilizar la palabra "grabación" ya que una de las acepciones de manipulación en el DLE, es: "Intervenir con medios hábiles y, a veces, arteros, en la información, etc., con distorsión de la verdad...". Así la expresión; "detenido por manipular la placa de matrícula" puede prestarse a confusión ya que manipular matrículas es una actividad absolutamente legal según el TRLTSV.

En California se están haciendo ensayos con una matrícula electrónica situada en la parte posterior del vehículo. Permite ver el tiempo que queda en un estacionamiento de pago, emitir mensajes urgentes policiales, informar que el vehículo está siendo robado, geolocalizar el vehículo, aunque esto puede ser anulado por el conductor, etc.

¹⁷⁰ A partir de 02/01/2021 el fabricante de las placas está obligado a gestionar el alta de sus manipuladores en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico. Mientras no se realice el alta, el manipulador no puede manipular ninguna placa. Las bajas de los manipuladores en el Registro se realizará también por el fabricante (art. 4 y 5 del RD 885/2020). Es el fichero núm. 5 (Centros de manipulación de placas de matrícula) del apartado dedicado a la DGT, de la Orden INT/1202/2011, de 4 de mayo, que regula los ficheros de datos de carácter personal del Ministerio del Interior (BOE núm. 114, de 13 de mayo). los manipuladores de placas de matrícula deberán llevar un registro digital de las placas. La información de cada placa confeccionada deberá comunicarse telemáticamente a la Dirección General de Tráfico siguiendo las instrucciones facilitadas por dicho organismo. En dicho registro deberá constar como mínimo: la fecha y cantidad de placas suministradas; datos del vehículo en el que se va a instalar la placa de matrícula (matrícula, número VIN, marca, modelo); nombre y apellidos o razón social, DNI/NIF del solicitante de la placa; fabricante de la placa y número de manipulador grabado sobre la misma; y observaciones (en caso que el cambio de placa se produzca por robo o extravío, se deberá dejar constancia de este hecho).

La nueva normativa establece que serán los manipuladores quién asegurarán la destrucción de las placas sustituidas, salvo en caso de robo o extravío.

El Real Decreto 885/2020, de 6 de octubre, por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de placas de matrícula para vehículos de motor y remolques define como "Manipulador" a toda persona física o jurídica que, debidamente inscrita por el fabricante en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, forma parte de su red de fabricación y comercialización y realiza la operación de grabado del número de manipulador así como de las letras, números y demás signos que constituyen la matrícula del vehículo. El "Fabricante" es toda persona física o jurídica que fabrica una placa de matrícula o que manda diseñar o fabricar una placa de matrícula y la comercializa con su nombre, denominación social o marca comercial.

El artículo 4.10 de este Real Decreto señala que, si el fabricante tuviere conocimiento de que un manipulador por él autorizado no respetase sus instrucciones, referentes a procesos de fabricación y grabación de la placa, deberá retirarle dicha autorización, comunicándolo al Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico.

Cuando se produzca la baja de un manipulador, el fabricante deberá asegurarse de que los equipos y materiales suministrados por él mismo y necesarios para la confección de las placas (troqueles, placas de matrícula, material retrorreflectante, software, impresoras) no puedan seguir siendo utilizados ni por el manipulador en cuestión ni por terceros.

Debiera aclararse más el organismo de control de los fabricantes de matrículas y quienes son los agentes de la autoridad o inspectores competentes encargados de controlar a los manipuladores.

¹⁷¹ Hubiera quedado más correcto que estuviera escrito y "de los centros de grabación de placas de matrícula". Téngase en cuenta que el DLE en su acepción 3 señala que "manipular" es: **"Intervenir con medios hábiles y, a veces, arteros, en la política, en el mercado, en la información, etc., con distorsión de la verdad o la justicia, y al servicio de intereses particulares"**.

i) La vigilancia¹⁷² y disciplina¹⁷³ del tráfico en toda clase de vías interurbanas¹⁷⁴ y en travesías cuando no exista policía local¹⁷⁵, así como la denuncia y sanción de las infracciones a las normas de circulación y de seguridad en dichas vías¹⁷⁶.

¹⁷² La vigilancia se efectúa a través de patrullas estáticas o móviles a pie o en vehículos y también utilizando medios de captación de imágenes.

¹⁷³ La disciplina es el control del cumplimiento de las normas. Tanto la vigilancia como la disciplina corresponderán normalmente a las policías locales.

¹⁷⁴ Este apartado parece bloquear la posibilidad de que los agentes de tráfico que no sean policías locales puedan controlar las infracciones cometidas **en vías urbanas** en aquellos ayuntamientos que carezcan de policía local. El art. 51.2 de la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad (LOFCS) dispone que "en los **Municipios donde no exista Policía Municipal**, los cometidos de ésta serán ejercidos por el personal que desempeñe funciones de custodia y vigilancia de bienes, servicios e instalaciones, con la denominación de Guardas, Vigilantes, Agentes, Alguaciles o análogos". Y con este precepto enlaza el apartado 1 de la disposición transitoria 4ª del Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de Régimen Local (TRRL), al disponer que en los Municipios donde no exista Cuerpo de Policía Local, "su misión se llevará a cabo por los **Auxiliares de la Policía Local** que comprenderá el personal que desempeñe funciones de custodia y vigilancia de bienes, servicios e instalaciones, con la denominación de Guardas, Vigilantes, Agentes, Alguaciles o análogos". Estos han de ser funcionarios tal como señala el art. 92.2 de la Ley 7/1985, reguladora de las Bases de Régimen Local que reserva con exclusividad al personal sujeto al Estatuto funcional las funciones públicas que impliquen ejercicio de autoridad. Varias C.C.A.A. han creado cuerpos de "Auxiliares de Policía Local", "Vigilantes municipales", etc.

Con respecto a los auxiliares de policía local hay que recordar que la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid, en su artículo 44 dispone: 1. El Ayuntamiento podrá nombrar personal auxiliar para controlar la adecuada utilización de las paradas de estacionamiento en la vía pública y denunciar las conductas contrarias a las normas que regulen su utilización. 2. Las denuncias realizadas por personal auxiliar, sin perjuicio de las formalidades y requisitos de procedimientos exigidos por la norma, serán utilizadas como elemento probatorio para acreditar los hechos objeto de las denuncias. Al expediente administrativo que pueda instruirse, se incorporará una imagen del vehículo, ya sea en fotografía, filmación digital u otros medios tecnológicos, que permitan avalar la denuncia formulada.

Esta ley, posterior a la del Texto Refundido de Régimen Local permite que existan Auxiliares de Policía Local, aunque haya policía municipal, pero al no tener la consideración de agentes de la autoridad les exige un "plus", como puede ser una fotografía, para avalar la denuncia.

La Comunidad de Madrid tiene policías locales destinados a reforzar a aquellos municipios que están insuficientemente dotados de policía local.

La página web ecodiario.eleconomista.es, al igual que otros muchos medios, se hacen eco el 30.03.2017 de una sentencia del Juzgado de lo Contencioso-Administrativo número 22 de Madrid que anuló una multa de 90 euros impuesta en el SER (Servicio de Estacionamiento Regulado) al estimar que "la ausencia de una fotografía o grabación" del vehículo sancionado implica la insuficiencia probatoria de la denuncia del empleado de este servicio.

En la sentencia, el juez asegura que esta norma estatal es "plenamente aplicable al caso" y de carácter imperativo. Subraya además que un trabajador del SER no goza de la "presunción legal de veracidad" al no tratarse de un "agente de la autoridad", ya que "en realidad", sostiene, se trata de "particulares". Por tanto, considera que una denuncia presentada por un empleado del SER "no puede servir" por sí sola como "fundamento para sancionar", salvo que sea verificada "mediante ratificación posterior".

¹⁷⁵ Cuando se publicó la LTSV, el 14 de marzo de 1990, en el Anexo, que se ocupaba de las definiciones aparece "Travesía" como "Tramo de vía interurbana que discurre por suelo urbano". La Disposición Final Primera del Real Decreto 1428/2003, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación, modificó ese Anexo, pasando a definir "travesía" como "tramo de carretera que discurre por poblado. No tendrán la consideración de travesías aquellos tramos que dispongan de una alternativa viaria o variante a la cual tiene acceso". Es incongruente que, si existe Policía Local, tengan que formular las denuncias sus agentes por una infracción cometida a una norma de circulación en la travesía en un boletín de la Jefatura de Tráfico correspondiente, y, sin embargo, si esa infracción la cometen en una calle adyacente a la travesía, es competente para su sanción el Alcalde, ya que la competencia sancionadora es irrenunciable, y se utiliza un boletín de denuncia del Ayuntamiento.

No debía indicar "cuando no exista policía local", tenía que haber añadido "o esta sea insuficiente". Existen municipios que sólo cuentan con un policía local o dos y por ello el ayuntamiento no puede asumir las competencias de tráfico. Debiera haber en cada autonomía policías locales de reserva para cubrir bajas y acudir a ciertos municipios cuando se programen actos que requieran su presencia como procesiones, fiestas, etc. No

- j) La denuncia y sanción de las infracciones por incumplimiento de la obligación de someterse¹⁷⁷ a la inspección técnica de vehículos, así como a las prescripciones derivadas de aquélla¹⁷⁸, y por razón del ejercicio de actividades industriales¹⁷⁹ que afecten de manera directa a la seguridad vial.**

es un problema menor, así en Galicia de 314 municipios, sólo 161 cuentan con policía local y en algún municipio solo existe un agente. El artículo 84.4) del TRLTSV señala que excepto en las C.C.A.A. que tienen transferidas las competencias de tráfico, los Jefes Provinciales de Tráfico asumirán la competencia de los Alcaldes cuando, por razones justificadas o por insuficiencia de los servicios municipales, no pueda ser ejercida por éstos.

Así vemos que el art. 84.4) recupera para la Jefatura Central de Tráfico la competencia en vías urbanas en aquellas poblaciones que no dispongan de policía local o sea insuficiente. Si se produjese un atropello en una vía urbana en un municipio que carezca de policía local o sea insuficiente, no está claro en la Ley quién se haría cargo de elaborar un atestado de lo sucedido. Así, en un municipio fuera del País Vasco, Cataluña o Navarra, ¿habría que avisar al 112, al cuartel de la Guardia Civil y desde allí avisar a la Agrupación de Tráfico, o llamar directamente a la Agrupación?

Si la travesía no está cedida al Ayuntamiento, por lo que no tiene el carácter de bien municipal; ello implica que el municipio no ostenta competencias de ordenación y control del tráfico ni tampoco competencias sancionadoras, como resulta del art. 84.1 TRLTSV. Por ello, la intención del municipio de regular el tráfico en una travesía no cedida, mediante un semáforo y radar de velocidad, no puede ejercerse directamente; sino que ha de realizar la correspondiente solicitud, en tal sentido, a la Administración estatal o autonómica titular de la carretera para que lleve a cabo estas actuaciones. Ello, sin perjuicio de la posibilidad de ambas Administraciones, titular de la carretera y entidad local, de acordar una delimitación de competencias que pueda incluir fórmulas de cooperación o delegación, al amparo del art. 5.k TRLTSV.

¹⁷⁶ Según la página web de la aseguradora "Línea Directa": <http://www.fundacionlineadirecta.org/multas-de-trafico>, el 92% de los conductores españoles creen que las sanciones de tráfico tienen, en mayor o menor medida, un claro carácter recaudatorio.

También informa que la Fundación Línea Directa ha realizado el estudio "Multas de tráfico, ¿recaudación o reeducación?", para el que ha analizado más de 770.000 multas registradas y aportadas por la aseguradora Línea Directa durante los últimos cinco años (2009-2014). Los datos generales indican que la DGT solamente es responsable del 14% de las multas que se ponen, mientras que los Ayuntamientos se adjudican el 76%.

¹⁷⁷ No es adecuada la palabra "someterse", tendría que decir "someter el vehículo".

¹⁷⁸ Se denunciaría y sancionaría por no cumplir con lo indicado en el resultado de la Inspección.

¹⁷⁹ Entre esas actividades industriales están la instalación en un taller de inhibidores de radar en los vehículos, sanción muy grave contemplada en el Art. 77.p) del TRLTSV o la fabricación de matrículas de vehículos sin hacerlo en un centro autorizado. Otras actividades prohibidas expresamente en la ley, son la alteración de tacógrafos y limitadores de velocidad.

k) La regulación¹⁸⁰, ordenación¹⁸¹ y gestión¹⁸² del tráfico¹⁸³ en vías interurbanas¹⁸⁴ y en travesías, estableciendo para estas últimas fórmulas de cooperación o delegación¹⁸⁵ con las Entidades locales¹⁸⁶, y sin perjuicio de lo establecido en otras disposiciones y de las facultades de otros departamentos ministeriales.

¹⁸⁰ La ordenación del tráfico son todas aquellas medidas que tienden a organizar y distribuir las corrientes circulatorias de vehículos y peatones, de acuerdo con el espacio disponible en las vías públicas.

¹⁸¹ La regulación del tráfico son las distintas medidas que tienden a organizar y distribuir las corrientes circulatorias de vehículos y peatones, pero con relación al tiempo.

¹⁸² La Gestión del tráfico se refiere a la combinación de medidas que sirven para optimizar la capacidad de circulación y para mejorar la seguridad, la confianza y la fiabilidad de todo el sistema viario.

¹⁸³ Este apartado k) complementa al apartado i) ya que a "vigilancia y disciplina" añade "regulación, gestión y control", aunque vemos que "vigilancia y disciplina" corresponde a la policía y lo demás a las autoridades municipales.

¹⁸⁴ Las vías interurbanas deben considerarse en un sentido amplio ya que deben incluir no sólo calzada y arcones y elementos de separación física sino también las instalaciones, tales como las áreas de servicio, incluidas en las zonas colindantes. Estas zonas están definidas en el art. 26 de la Ley 37/2015, de Carreteras. En estas zonas se prestan servicios destinados a facilitar la seguridad y comodidad de los usuarios de las carreteras, y en las vías de esas instalaciones es también competente el Ministerio del Interior y, en su caso, las Comunidades Autónomas con las competencias transferidas en materia de tráfico.

Las definiciones sobre los tipos de vía están muy claras en el Anexo I TRLTSV:

72. Vía interurbana. Vía pública situada fuera de poblado.

73. Vía urbana. Vía pública situada dentro de poblado, excepto las travesías.

Un camino rural no está en un poblado y por eliminación es una vía interurbana. En caso de siniestro grave en un camino rural, sea quien sea el titular, la competencia la tendría la ATGC o la policía autonómica si existe y tiene competencias en materia de tráfico.

¹⁸⁵ Indica que puede delegar en un Municipio la regulación del tráfico en una travesía a través de la policía local. Los protocolos de colaboración en materia de seguridad vial entre la policía local y el subsector de tráfico de la guardia civil se firman por los jefes de policía local y el mando provincial de la Guardia Civil de Tráfico. EL protocolo es ratificado por el Jefe Provincial de Tráfico y el Alcalde. A la Junta Local de Seguridad únicamente se le da traslado en la siguiente convocatoria tras la firma del protocolo a efectos de convalidación. Aquí se puede leer un ejemplo de protocolo: <http://www.ayto-finestrat.es/finestrat-y-la-guardia-civil-de-alicante-acuerdan-el-primer-protocolo-de-colaboracion-en-materia-de-seguridad-vial/> (Este comentario está basado en una información publicada por "agustin234" en la página "Infopolicial").

¹⁸⁶ El término "entidades locales" aparece 5 veces en el texto de la Ley y no se entiende muy bien el motivo ya que la única entidad local que está habilitada legalmente para regular el tráfico es el municipio, ya que ni las diputaciones ni las entidades locales inferiores a un municipio tienen competencias en esta materia.

Recordemos que en el art.3 de la Ley 7/1985 el concepto "entidades locales" se define y supone englobar a otras distintas, cuando en éste apartado del TRLSV sólo se refiere a municipios:

1. Son Entidades Locales territoriales:

a) El Municipio.

b) La Provincia.

c) La Isla en los archipiélagos balear y canario.

2. Gozan, asimismo, de la condición de Entidades Locales:

a) Las Comarcas u otras entidades que agrupen varios Municipios, instituidas por las Comunidades Autónomas de conformidad con esta Ley y los correspondientes Estatutos de Autonomía.

b) Las Áreas Metropolitanas.

c) Las Mancomunidades de Municipios."

Por ello hubiera quedado mejor que se sustituyese el término "entidades locales" por "municipios".

I) Las directrices básicas y esenciales¹⁸⁷ para la formación y actuación de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico¹⁸⁸, sin perjuicio de las atribuciones de las corporaciones locales¹⁸⁹, con cuyos órganos se instrumentará, de común acuerdo, la colaboración necesaria.

¹⁸⁷ Estas directrices se plasman en las Instrucciones que regularmente publica la DGT. También se podría calificar como directriz básica la “Guía Codificada de infracciones en materia de tráfico y seguridad vial” que también edita la DGT. Esa Guía cuenta con un manual editado por la DGT para conocer cómo se debe utilizar.

Tengamos en cuenta que la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen del Sector Público, en su art. 6 sobre instrucciones y órdenes de servicio, establece: “Los órganos administrativos **podrán dirigir las actividades de sus órganos jerárquicamente dependientes mediante instrucciones** y órdenes de servicio. Cuando una disposición específica así lo establezca, o se estime conveniente por razón de los destinatarios o de los efectos que puedan producirse, las instrucciones y órdenes de servicio se publicarán en el boletín oficial que corresponda, sin perjuicio de su difusión de acuerdo con lo previsto en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno. El incumplimiento de las instrucciones u órdenes de servicio no afecta por sí solo a la validez de los actos dictados por los órganos administrativos, sin perjuicio de la responsabilidad disciplinaria en que se pueda incurrir.»

Su estructura no se asemeja a las disposiciones que tienen carácter normativo, esto es, no se ordena en títulos, capítulos, artículos, disposiciones adicionales, finales y derogatorias.

Y aunque las policías municipales no son jerárquicamente dependientes de la DGT, las instrucciones de este organismo, al ocuparse de la necesaria aclaración de conceptos de difícil interpretación y para evitar disparidad de las actuaciones de los distintos cuerpos policiales en materia de tráfico, forman parte de las directrices básicas de actuación de los agentes de la autoridad en materia de seguridad vial, ya que según el art. 5.I) TRLTSV, esas directrices son competencia del Ministerio del Interior, que las ejerce a través de la DGT y por lo tanto deberán ser acatadas por las policías locales.

¹⁸⁸ Aquí se ha abreviado demasiado la competencia de los agentes de tráfico ya que sólo se les encomienda la “vigilancia del tráfico” cuando se dedican principalmente a gestionarlo, ordenarlo y regularlo. Sorprende que no mencionen a las C.C.A.A. y especialmente a aquellas con competencias transferidas en materia de tráfico.

La Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad señala en su art. 39, que corresponde a las Comunidades Autónomas, de conformidad con la presente Ley y con la de Bases de Régimen Local, coordinar la actuación de las Policías Locales en el ámbito territorial de la Comunidad, aunque en el artículo no menciona explícitamente al tráfico y la seguridad vial.

Las C.C.A.A. han ido coordinando las policías locales mediante leyes, amparadas en sus estatutos de autonomía que se basan en el artículo 148.22.a) CE que señala que es competencia de la comunidad autónoma la coordinación y demás facultades en relación con las policías locales en los términos que establezca una ley orgánica.

Así, la Dirección de Tráfico del Departamento de Seguridad del Gobierno Vasco presenta a principios de cada año, ante los medios el Calendario de Vigilancia y Control que se desarrollará durante este año. Se trata de campañas orientadas a la vigilancia de factores de riesgo. Es una iniciativa incluida en el Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible 2021-2025 orientada a reeducar comportamientos inadecuados en materia de tráfico.

La Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco es quien planifica y coordina las campañas de vigilancia y control que la Ertzaintza y las Policías Locales realizan durante el año.

¹⁸⁹ En un escrito del Subdirector General de Normativa y Recursos de 05.06.2008, comentando el alcance de la Instrucción de la DGT 08/V-74 (derogada), se señala respecto a **la obligatoriedad del cumplimiento de las Instrucciones de la DGT por parte de las policías locales**, lo siguiente:

«Las instrucciones del Director General de Tráfico son de obligado cumplimiento para todo el personal adscrito a la Dirección General de Tráfico (...) y son además comunicadas al General Jefe de la Agrupación de Tráfico de Guardia Civil, para conocimiento y cumplimiento por los agentes de dicha Agrupación (...).

Por lo que respecta a los miembros de las Policías Locales, el artículo 5.I) de la Ley de Seguridad Vial, establece que compete al Ministerio de Interior (a través de la Dirección General de Tráfico), sin perjuicio de las competencias de las corporaciones locales, con cuyos órganos se instrumentará, mediante acuerdo, la colaboración necesaria, “establecer las directrices básicas y esenciales para la formación y actuación de los agentes de la autoridad en materia de tráfico y circulación de vehículos” (...).

Los preceptos de la Ley de Seguridad Vial y los del Reglamento General de Circulación son de aplicación en todo el territorio nacional y, conforme al artículo 2 de la citada Ley de Seguridad Vial, “obligarán a todos los titulares de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación tanto urbanos como interurbanos”, por ello, su interpretación

m) La autorización de pruebas deportivas¹⁹⁰ que tengan que celebrarse utilizando en todo o parte del recorrido carreteras estatales o travesías¹⁹¹, previo informe de las Administraciones titulares de las vías públicas afectadas, e informar, con carácter vinculante, las que vayan a conceder otros órganos autonómicos o municipales, cuando tengan que circular por vías públicas o de uso público en que la Administración General del Estado tiene atribuida la ordenación, gestión control y vigilancia del tráfico¹⁹².

*efectuada por el órgano competente, en este caso la Dirección General de Tráfico, **debe ser tomada en cuenta por las entidades locales.***»

¹⁹⁰ La DGT publica anualmente una Resolución, en la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico para ese año, en la que se indican, en el Anexo I, los días y horas en que no se autorizará ni se informará favorablemente ninguna prueba deportiva. El BOE de 25.01.2025 publicó la Resolución de 20 de enero, de la Dirección General de Tráfico, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante ese año.

Al ser competentes en materia de tráfico, tanto la Comunidad Autónoma del País Vasco como la de Cataluña establecen medidas especiales en su ámbito territorial.

Así encontramos la Resolución de 10 de enero de 2025, de la Dirección de Tráfico, del Departamento de Seguridad, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2025 en la Comunidad Autónoma del País Vasco, la Resolución 166E/2025, de 9 de enero, del Servicio de Tráfico, del Departamento de Interior, Función Pública y Justicia, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2025 en la Comunidad Foral de Navarra y la Resolución ISP/430/2025, de 11 de febrero, por la que se establecen las restricciones a la circulación durante el año 2025 en Cataluña.

¹⁹¹ Si quisiera referirse a travesías estatales, debía decir: “carreteras o travesías estatales” porque con esta redacción se incluyen las carreteras estatales y además las travesías situadas en todo el país.

¹⁹² Ver artículo 2 del Anexo II del Reglamento General de Circulación, el cual establece: “La competencia para expedir la autorización para celebrar una prueba deportiva corresponderá:

a) Al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, cuando el recorrido de la prueba se desarrolle por vías de más de una comunidad autónoma.

b) A la Comunidad Autónoma correspondiente y a las Ciudades de Ceuta y Melilla, cuando la prueba se desarrolle íntegramente por vías situadas dentro de su ámbito territorial”.

Es decir, se contradice con el TRLTSV, ya que éste establece la competencia al Estado para otorgar la autorización de una prueba deportiva cuando ésta discurra, aunque sea en parte, por una carretera estatal, y, sin embargo, el Anexo II en su art. 2.1.b) RGCir, señala que la competente para otorgarla es la Comunidad Autónoma, siempre y cuando discurra exclusivamente por su territorio, con independencia de quién sea el titular de la vía.

n) El cierre a la circulación¹⁹³ de carreteras o tramos de ellas¹⁹⁴, por razones de seguridad¹⁹⁵ o fluidez del tráfico¹⁹⁶ o la restricción en ellas del acceso de determinados

¹⁹³ Art. 37 RGCir (Ordenación especial del tráfico por razones de seguridad o fluidez de la circulación). En virtud de este apartado, en la Resolución anual de la DGT (y en las de las comunidades vasca, navarra y catalana) por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico para ese año, se indicarán los días, horas y vías interurbanas en que no podrán circular vehículos especiales, vehículos que transporten mercancías peligrosas o vehículos que transporten mercancías en general. Por motivos de urgencia los agentes encargados de la circulación pueden adoptar las medidas que estimen necesarias para asegurar la fluidez o la seguridad de la circulación (ver art. 39.4 RGCir).

¹⁹⁴ Se facilita lo que antes se consideraba excepcional. Se denuncia por infracción al artículo 37.1 del RGCir. Cuando se vulneren las restricciones establecidas en la Resolución anual de la DGT (y de las comunidades con competencias) de medidas especiales, se denunciará por los artículos 39.2 y 39.5 del mismo Reglamento, que se ocupa de las limitaciones a la circulación.

¹⁹⁵ Debía haberse incluido la posibilidad de cerrar las vías por motivos de seguridad ciudadana. La Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana establece en su artículo 17 que:

1. “Los agentes de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad podrán limitar o restringir la circulación o permanencia en vías o lugares públicos...”
2. Para la prevención de delitos de especial gravedad o generadores de alarma social, así como para el descubrimiento y detención de quienes hubieran participado en su comisión y proceder a la recogida de los instrumentos, efectos o pruebas, se podrán establecer controles en las vías, lugares o establecimientos públicos, ...”

Por su parte el RGCir debería establecer cómo se deben realizar esos controles para facilitar la labor de las fuerzas del orden y para que los ciudadanos supiesen como actuar en esos casos.

Por otra parte, la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, establece en su art. 38 que “El Ministerio de Fomento (desde enero de 2020 pasa a denominarse “Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana”), en el ámbito de sus competencias y sin perjuicio de lo establecido en otras disposiciones y de las facultades de otros departamentos ministeriales, podrá imponer, cuando las condiciones, situaciones, exigencias técnicas o seguridad viaria o la adecuada explotación de las carreteras del Estado lo requieran, limitaciones temporales o permanentes a la circulación en ciertos tramos o partes de las carreteras”.

¹⁹⁶ Instrucción 15/TV-87, de 01.12.2015, sobre “Circulación excepcional de autobuses y vehículos pesados en vías con nivel rojo o amarillo por vialidad invernal” e Instrucción 15-TV-88, de 4 de diciembre de 2015, sobre “Nivel de circulación rojo por razones de vialidad invernal en tramos de vía que discurren parcialmente por túneles”.

vehículos por **motivos medioambientales**¹⁹⁷ en los términos que reglamentariamente se determine.¹⁹⁸

¹⁹⁷ Véase el Art. 7 RGCir que se ocupa de la emisión de perturbaciones y contaminantes. Esto permitiría que, por ejemplo, se impidiese, en caso de altos niveles de contaminación, que entrasen en el centro de una ciudad, vehículos que no fuesen de transporte público o aquellos vehículos con matrícula par o impar, alternativamente. O también, que se restringiese la entrada a aquellos vehículos que superen de fábrica un determinado límite de emisiones o que utilicen un determinado combustible. Para conseguir esto son muy útiles los distintivos medioambientales que, en línea con el Plan Aire del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medioambiente, se instalan en los vehículos y que figuran en la Resolución de 13 de abril de 2016 de la DGT (BOE núm. 96, de 21 de abril) y la Instrucción 20/V-140 de la DGT de 27.05.2020 sobre vehículos destinados al uso compartido (car sharing).

La Orden PCI/810/2018, de 27 de julio (BOE núm. 184, de 31 de julio), por la que se modifican los anexos II, XI y XVIII del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, crea la señal V-25 - Distintivo ambiental, que identifica la clasificación ambiental que el vehículo tiene en el Registro de Vehículos: 0 emisiones, ECO, C y B.

La señal V-25 Distintivo Ambiental que figura en el Anexo XI RGV, no es obligatoria, pero sí muy conveniente ya que: "La Administración competente podrá establecer la obligatoriedad de la colocación del distintivo en el vehículo, mediante su inclusión expresa en el instrumento normativo que corresponda por razón de su competencia", es decir, el distintivo puede ser exigido, por ejemplo, en algunas ciudades. El RGV dispone que si el vehículo dispone de parabrisas delantero, el distintivo se tiene que colocar en el ángulo inferior derecho del mismo, por su cara interior y si carece de parabrisas, en un sitio visible.

Restringir la circulación en función de la matrícula es frecuente en algunas ciudades cuando se alcanzan altos niveles de contaminación. RTVE informaba el 17 de marzo de 2014 que, en París, ese lunes, por "salud pública", sólo podían circular los vehículos con matrícula "impar" o los que tenían matrícula "par" siempre que fuesen ocupados por al menos 3 personas (amén de una serie de excepciones para una serie de "profesionales" independientemente de su matrícula). Con ello se había reducido el tráfico rodado en la capital francesa entre un 25 y un 30% (y los atascos un 62%), por lo que la concentración en el aire de partículas finas (de 10 micras) bajó del nivel de 50 microgramos por metro cúbico después de haber alcanzado la semana anterior el nivel de 100 microgramos por metro cúbico. En Francia, la alerta se comunica cuando hay más de 80 mcg/m³. La Organización Mundial de la Salud (OMS) recomienda que no sobrepase 20 mcg/m³.

La prohibición de matrículas pares e impares tiene impacto a corto, pero no a largo plazo ya que la gente rica puede disponer de vehículos con ambas terminaciones. Por eso es más justo que se exija un número mínimo de personas en el vehículo.

El Real Decreto 892/2024, de 10 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos permite en su Disposición adicional primera que los ayuntamientos puedan autorizar a circular a este tipo de vehículos por las **Zonas de Bajas Emisiones** lo que puede impulsar a algunos conductores a transformar en históricos a **vehículos viejos** que tenían estacionados en la calle u olvidados en garajes.

Según un estudio de la Federación Española de Vehículos Antiguos (**FEVA**), **el 61% de los vehículos históricos circula menos de 20 días al año**, recorren distancias pequeñas y gastan poco carburante, y sus propietarios evitan los lugares y los horarios de circulación densa.

La ciudad de París adoptó en marzo de 2018 con el voto unánime del Consejo de París su nuevo "Plan Climat Air Énergie territorial", que pretende en el transporte por la ciudad el fin de los motores diésel en 2024 y de gasolina en el 2030.

En Madrid se aprobó un protocolo de actuación cuando los niveles de dióxido de nitrógeno alcanzan niveles peligrosos. Establece tres niveles de concentración de ese gas: preaviso, aviso y alerta. En la fase 3 se prohíbe circular por la M-30.

El pleno municipal de Barcelona aprobó el 21.07.2017 el encarecimiento de las tasas de estacionamiento regulado de vehículos en la vía pública durante los episodios de contaminación atmosférica, para incentivar el uso del transporte público y los desplazamientos a pie y en bicicleta. En estos periodos más críticos de contaminación, que tienen lugar en aquella ciudad 2 o 3 veces al año y suelen durar unos pocos días, se aplicará un recargo a la tarifa del Área Azul y el Área Verde (para no residentes) de 2 euros / hora, salvo en los vehículos ECO y Zero emisiones.

La Generalitat de Cataluña dispone de normas específicas, que no tienen réplica en otras comunidades, para castigar fiscalmente a los vehículos más contaminantes:

- Ley 16/2017 del cambio climático.
- Ley 5/2017, de medidas fiscales, administrativas y financieras del sector público y creación y regulación de los impuestos sobre (...) emisiones de dióxido de carbono.

ñ) La coordinación de la estadística¹⁹⁹ y la investigación de accidentes de tráfico²⁰⁰ así como las estadísticas²⁰¹ de inspección técnica de vehículos, en colaboración con otros organismos oficiales y privados, en los términos que reglamentariamente²⁰² se determine.

▪ Ley 2/2021 de medidas fiscales, administrativas y financieras del sector público.

Al hacerse sobre los vehículos empadronados en la comunidad, se corre el riesgo de que sus titulares los empadronen en otra.

En diciembre de 2016 se celebró en la Ciudad de México la “Cumbre de alcaldes C40: ciudades liderando acciones climáticas” y Madrid, París y México acordaron la prohibición de vehículos diésel en sus ciudades a partir de 2025. En enero de 2017 una combinación de frío y falta de viento empujó a las autoridades municipales de Oslo a prohibir los vehículos diésel en las vías municipales durante dos días para combatir la contaminación.

El diario “Expansión” de 27.06.2018 señala que el gobierno español va equiparar la fiscalidad del combustible diésel con la gasolina, en línea con lo que está sucediendo en Europa. Por su parte “La Voz de Galicia” de 03.07.2018, señala que actualmente los vehículos diésel son acusados de contaminar gravemente el medio ambiente, aunque la patronal de los fabricantes (ANFAC) rechaza que se quiera justificar una mayor presión fiscal por cuestiones medioambientales. «Los modelos nuevos, que ya cumplen con la normativa Euro 6, tienen muy poca diferencia en emisiones de óxidos de nitrógeno y partículas respecto a un vehículo de gasolina, así como muy bajas emisiones de dióxido de carbono», manifestó ayer dicha patronal.

En algunas ciudades como Hamburgo, en zonas en las que no se dejan entrar vehículos que no cumplan, al menos la norma Euro-V, se exceptúan, sin embargo, los residentes en la zona.

¹⁹⁸ En línea con el Plan Aire del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medioambiente.

¹⁹⁹ Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, (BOE núm. 289, de 29 de noviembre), por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

²⁰⁰ La UE destaca como las “cuatro principales causas de muerte” en carretera (el 75 % de las muertes en este tipo de vías): el exceso de velocidad, no respetar las señales de tráfico, no usar el cinturón y la conducción bajo los efectos del alcohol.

²⁰¹ Debiera añadir “del conjunto del Estado o de España” ya que las C.C.A.A. también llevan a cabo este tipo de estadísticas.

²⁰² El art. 10.7) del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos, establece: “El resultado de las inspecciones será comunicado por la estación ITV que las efectúe por vía electrónica, en el día de la inspección, al Registro de Vehículos de la Jefatura Central de Tráfico, previsto en el artículo 2.1 del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, devengando, en su caso, la tasa correspondiente”.

Se deben consultar también las estadísticas publicadas por la asociación AECA-ITV (Asociación Española de Entidades Colaboradoras con la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos) integrada por casi la totalidad de las empresas, públicas y privadas, que prestan el servicio de Inspección Técnica de Vehículos en el territorio español.

o) La realización de las pruebas²⁰³, reglamentariamente establecidas²⁰⁴, para determinar el grado²⁰⁵ de intoxicación alcohólica, o por drogas²⁰⁶, de los conductores que circulen

²⁰³ Respecto a las pruebas, no solo hay que tener en cuenta lo previsto en los art. 22, 23 y 28 RGCir sino también lo dispuesto en el art. 796.1. 7ª) de la Ley de Enjuiciamiento Criminal.

La LECrim no incluye a usuarios viales tales como peatones, conductores de ganado, incluidos los jinetes y a quienes conducen vehículos de tracción animal.

Vemos que **según este apartado o) el Ministerio del Interior tiene competencia para realizar las pruebas que permitan comprobar cuanto alcohol hay en el organismo de un conductor, pero no para fijar los niveles de alcohol en sangre y aire espirado en el organismo que puedan afectar a la conducción.** Tampoco para hacer las pruebas de detección alcohólica a otros usuarios de la vía que no sean conductores, como es el caso de los pasajeros de los vehículos y de los peatones.

Sin embargo, estas competencias fueron ampliadas, de una forma poco técnica, en el artículo 14.1 TRLTSV, al indicar que: “No puede circular por las vías objeto de esta ley **el conductor de cualquier vehículo** con tasas de alcohol superiores a las que reglamentariamente se determine”, lo que permitió establecer las cantidades de alcohol permitidas en el artículo 20 RGCir. Éste último artículo se ocupa de los niveles máximos de alcohol en los conductores de vehículos (incluidos los ciclistas).

Ese mismo art. 14 TRLTSV, señala en su punto 2: “Igualmente quedan obligados los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción conforme a lo tipificado en esta ley”. Es decir, los conductores siempre están obligados.

Por su parte, el art. 21 RGCir, en la introducción, en el primer párrafo, permite que los agentes de la autoridad puedan hacer las pruebas de detección de alcohol a los conductores de vehículos (incluidos los ciclistas) en cualquier circunstancia y luego sólo exige esa obligación a los demás usuarios cuando se vean implicados en algún accidente de circulación.

Sin embargo, seguidamente el apartado a) amplía y aclara el primer párrafo y exige que para que se puedan hacer esas pruebas tiene que ser considerado como **posible responsable** del accidente. Ante la duda de si para ser obligado a realizar la prueba de detección de alcohol, basta estar implicado o es necesario ser posible responsable del accidente, debemos respetar lo dispuesto en el párrafo inicial, que permite siempre la realización de las pruebas a los conductores y en el TRLTSV, que como vimos, indica, en su art. 14, en su párrafo inicial, que no puede circular el conductor de cualquier vehículo con tasas de alcohol superiores a las que reglamentariamente se determine y la única forma de saberlo es haciéndole las pruebas.

²⁰⁴ Véase el Capítulo IV del Título I del RGCir. El art. 21.d) señala que los conductores deben atender los requerimientos de la autoridad o de sus agentes dentro de los programas de controles preventivos de alcoholemia ordenados por dicha autoridad y aquí es importante notar que **debe existir una orden de servicio** ordenando esos controles preventivos.

En este tipo de controles el muestreo entre los conductores se lleva a cabo de forma aleatoria y frecuentemente no existe constatación previa de circulación anómala, por lo que la conducta no reúne los requisitos del art. 379.2 CP que tipifica un delito de influencia y no de simple presencia. Por ello, las pruebas de detección de drogas que se obtengan en controles preventivos deberán remitirse a las autoridades administrativas competentes para que determinen si los hechos son o no constitutivos de infracción administrativa (Sentencia Audiencia Provincial de Barcelona, sección décima núm. 6540/2016). Eso no impide que de acuerdo con el art. 104 TRLTSV el vehículo pueda ser inmovilizado.

Debiera limitarse, al igual que se hace en algunos países, el grado de alcoholemia del acompañante o acompañantes.

Los art. 22 y 23 RGCir y la Instrucción 08/S-102, de la DGT, de 29.09.2008 detallan cómo debe hacerse el procedimiento de detección de alcohol en los conductores que se encuentren en una situación análoga a las descritas en el art. 21 RGCir.

La diferencia en los controles aleatorios entre el nivel de alcoholemia y la presencia de drogas en el organismo es la que figura en el segundo punto del párrafo 2 del art. 379 CP: “En todo caso será condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 mg/l o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 g/l”. Además **la Conclusión 6** de la Instrucción de la FGE 3/2006 considera delito, **en todo caso**, a quienes al cometer un siniestro o infracción superen 0,40 mg/l en aire espirado.

El art. 28 RGCir se ocupa de las pruebas de detección de drogas, pero ha sido anulado parcialmente por el art. 796.1.7ª) de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, ya que esta ley exige que sean agentes con formación especializada los que hagan siempre estas pruebas.

²⁰⁵ El término intoxicación alcohólica debiera reservarse para los casos más graves y utilizar “grado o nivel de alcoholemia” para los restantes, ya que tomar una cerveza o un vaso de vino no se puede calificar como “intoxicación alcohólica”, porque de hacerlo, gran parte de los conductores de nuestro país estarían intoxicados.

por las vías públicas en las que tienen atribuida la ordenación, gestión, control y vigilancia del tráfico.

p) (suprimido)²⁰⁷.

²⁰⁶ No se entiende que diga “grado de intoxicación...por drogas” ya que no existe ningún grado, sancionándose su simple presencia en el organismo, tal como está indicado en el artículo 14.1).

Es llamativo que no aparezcan en el texto del TRLTSV las palabras “medicamento” o “fármaco”. En el art. 14 se indica que no puede circular por las vías objeto de la ley “el conductor de cualquier vehículo con presencia de drogas en el organismo, de las que se excluyen aquellas sustancias que se utilicen bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica, siempre que se esté en condiciones de utilizar el vehículo conforme a la obligación de diligencia, precaución y no distracción”, con lo que no sabemos si los medicamentos son considerados como “drogas” o se refiere únicamente a los estupefacientes que, como la morfina, se recetan, normalmente como parches, contra el dolor.

En el caso del RGCir no aparece el término “fármaco” y sólo se encuentra una vez la palabra “medicamento”. Este reglamento se ocupa en su art. 27 de los medicamentos y los considera como sustancias análogas a los estupefacientes, psicotrópicos y estimulantes:

“1.No podrán circular por las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial los conductores de vehículos o bicicletas que hayan ingerido o incorporado a su organismo psicotrópicos, estimulantes u **otras sustancias análogas, entre las que se incluirán, en cualquier caso, los medicamentos u otras sustancias** bajo cuyo efecto se altere el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro”.

Indica que los conductores pueden consumir medicamentos y otras sustancias si no alteran el estado físico o mental en relación con la conducción. Lamentablemente no indica cuales pueden ser esas sustancias que no afectan a la conducción y tampoco prohíbe que los acompañantes vayan drogados.

El art. 14.3) TRLTSV dispone: “Las pruebas (...) para la detección de la presencia de drogas en el organismo, en una prueba salival mediante un dispositivo autorizado y en un posterior análisis de una muestra salival en cantidad suficiente.

El art. 28 RGCir se ocupa de las pruebas de detección de drogas, pero siempre desde la óptica de un reconocimiento médico y no mediante los analizadores evidenciales que utilizan la saliva del presunto infractor. Ni siquiera aparece la palabra “saliva” en el RGCir.

En materia penal, la autorización para hacer test de saliva a los conductores la encontramos en el art. 796.1.7ª) LECrim., que establece: “Las pruebas para detectar la presencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas en los conductores de vehículos a motor y ciclomotores serán realizadas por agentes de la policía judicial de tráfico con formación específica y sujeción, asimismo, a lo previsto en las normas de seguridad vial. Cuando **el test indiciario salival**, al que obligatoriamente deberá someterse el conductor, arroje un resultado positivo o el conductor presente signos de haber consumido las sustancias referidas, estará obligado a facilitar saliva en cantidad suficiente, que será analizada en laboratorios homologados, garantizándose la cadena de custodia”. El test indiciario actúa como descarte para el conductor.

Para esta labor, cuentan laboratorios de toxicología acreditados por la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC) que realizan los ensayos que ofrecen garantía en la confirmación de los positivos de alcohol y drogas detectados en los controles de tráfico.

La acreditación de laboratorios de toxicología, según la norma ISO 17025 para la realización de ensayos de confirmación de positivos de alcohol y drogas detectados en los controles de tráfico, otorga a las autoridades administrativas y judiciales confianza en los resultados obtenidos. Actualmente, son 10 los laboratorios acreditados por la ENAC (marzo 2024) para la determinación de alcohol en sangre y seis para la confirmación de drogas en saliva.

Las defensas de los acusados por una infracción de alcohol o drogas deberían solicitar que el laboratorio ha sido acreditado convenientemente.

²⁰⁷ Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio.

Veáse la sentencia de 9 de marzo de 2023 (de acuerdo a su vez con la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 19 de enero de 2023), de la sala tercera del TS, que declara estimar el recurso de casación número 2561/2019 contra la sentencia de 28 de noviembre de 2018, dictada por la sección cuarta de la sala de lo contencioso-administrativo de la audiencia nacional y recaída en el recurso número 193/2015, declarando la nulidad del inciso del apartado noveno de la Orden INT/2596/2005, por la que se regulaban los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción. Esta última Orden está derogada y fue sustituida por la Orden INT/914/2024, de 2 de septiembre, por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción.

q) ²⁰⁸La garantía²⁰⁹ de igualdad de oportunidades²¹⁰, no discriminación y accesibilidad universal²¹¹ de las personas con discapacidad²¹², especialmente en su calidad de conductores²¹³, en todos los ámbitos regulados en esta ley²¹⁴.

²⁰⁸ La Constitución española establece en su art. 49 en relación con la discapacidad que “1. Las personas con discapacidad ejercen los derechos previstos en este Título en condiciones de libertad e igualdad reales y efectivas. Se regulará por ley la protección especial que sea necesaria para dicho ejercicio.

2. Los poderes públicos impulsarán las políticas que garanticen la plena autonomía personal y la inclusión social de las personas con discapacidad, en entornos universalmente accesibles. Asimismo, fomentarán la participación de sus organizaciones, en los términos que la ley establezca. Se atenderán particularmente las necesidades específicas de las mujeres y los menores con discapacidad.»

La Ley Orgánica de Educación (LOE) habla de “discapacidad física, psíquica o sensorial” y cita 26 veces el término “discapacidad”.

A partir de la implementación de la Ley 8/2021, de 2 de junio, por la que se reforma la legislación civil y procesal para el apoyo a las personas con discapacidad en el ejercicio de su capacidad jurídica y su entrada en vigor a principios de septiembre de 2021, se actualizan los paradigmas respecto a la capacidad jurídica de las personas con discapacidad y no existirá la incapacitación.

La **incapacitación judicial** suponía la imposibilidad de una persona de tomar decisiones por su discapacidad psíquica, intelectual o física. **En la actualidad, esta figura se sustituye por medidas de apoyo a la persona con discapacidad.**

La Convención Internacional sobre los Derechos Humanos de las Personas con Discapacidad, ratificada por España el 22.11.2007 (BOE núm. 96 de 21.04.2008), dispone en su art. 20 dedicado a la “Movilidad Personal” que “Los Estados Partes adoptarán medidas efectivas para asegurar que las personas con discapacidad gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible, entre ellas:

a) Facilitar la movilidad personal de las personas con discapacidad en la forma y en el momento que deseen a un costo asequible.

b) Facilitar el acceso a las personas con discapacidad a formas de asistencia humana o animal e intermediarios, tecnologías de apoyo, dispositivos técnicos y ayudas para la movilidad de calidad, incluso poniéndolos a su disposición a un costo asequible.

c) Ofrecer a las personas con discapacidad y al personal especializado que trabaje con estas personas capacitación en habilidades relacionadas con la movilidad.

d) Alentar a las entidades que fabrican ayudas para la movilidad, dispositivos y tecnologías de apoyo a que tengan en cuenta todos los aspectos de la movilidad de las personas con discapacidad”.

El Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre (BOE núm. 289, de 3 de diciembre), por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, supone el reconocimiento de las desventajas que padecen las personas con discapacidad, más que por sus propias dificultades personales, por los obstáculos y condiciones limitativas a las que se enfrentan y enfoca la cuestión simultáneamente en las condiciones personales y del entorno. Da énfasis al término “Accesibilidad Universal”.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial, 2011-20220 fijó como una de sus prioridades la protección de los usuarios más vulnerables. El actual se denomina Plan Estratégico 2030 y abarca los años 2020 a 2030.

La Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo, de Educación (BOE 106, de 4 de mayo) presta especial atención a las necesidades educativas especiales. En el caso de los alumnos afectados por sus condiciones personales, su art. 70 bis) quiere que se haga una aplicación preferente de las tecnologías digitales.

La Orden TMA/851/2021, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados, establece en su art. 5: “1. Se consideran itinerarios peatonales accesibles aquellos que garantizan el uso y la circulación de forma segura, cómoda, autónoma y continua de todas las personas”.

²⁰⁹ Más que garantía, debiera decir “fomentar” o “procurar continuamente”, ya que esa garantía no siempre existe.

²¹⁰ No se garantiza realmente la igualdad de oportunidades ya que las personas con bajo nivel de lectura y las personas sordas no tienen las mismas oportunidades que los demás aspirantes a conductores. Debido a la retirada de los exámenes teóricos de conducir destinados específicamente a estos colectivos, aunque se haya procurado mejorar la comprensión de los test, estos aspirantes se enfrentan a preguntas que tienen matices que estos dos colectivos muchas veces no distinguen.

Para tratar de paliar esta situación, el Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de Tráfico presentó el “**Manual de conducción en lengua de signos española**”. Un proyecto realizado en colaboración con la Fundación CNSE para la supresión de las Barreras de Comunicación que trata de dar respuesta a la demanda

del colectivo de personas sordas que de este modo podrá acceder al contenido del manual en su lengua natural: la lengua de signos española (aunque existen otras lenguas de signos en algunas comunidades autónomas).

El 28 de enero de 2014 la Federación Gallega de Autoescuelas se hace eco de la sentencia de un Juzgado de lo Contencioso-Administrativo de Madrid, en el que un conductor demandó a la DGT porque, al ser analfabeto, le denegaron su petición de realizar de forma oral el examen para recuperar de nuevo su permiso de conducir, por estimarse que debía hacerse por escrito. En el fallo, la juez estima el recurso presentado contra la resolución de la DGT anulándola por no resultar conforme a derecho.

En los fundamentos de derecho (cuarto) se indica que no se prevé que el examen se realice exclusivamente de manera escrita, admitiendo que esta prueba se puede realizar oralmente. Este conductor alegó que obtuvo su permiso de manera oral (en el año 1983) y resulta contradictorio que ahora no pudiese obtener la misma autorización de igual manera.

La DGT defendía que “La prueba debe realizarse por escrito y es la misma..., no siendo posible su realización de forma oral”. “...puede ampliarse el tiempo previsto para realizar la prueba ..., las personas con problemas de comprensión lectora, pueden disponer de un tiempo adicional para realizar su prueba”

El mismo apartado cuarto de los fundamentos de derecho añade que “Nada tiene que ver un aumento en los tiempos de respuesta, tal y como manifiesta la Administración, porque no se trata aquí de una dificultad en la comprensión lectora sino de una imposibilidad de leer y escribir”

Lo cierto es que una persona analfabeta no debiera poder obtener el permiso de conducción ya que muchos paneles y señales tienen letras y mensajes y no los podría comprender, aunque hay que reconocer que un conductor alfabetizado que viaje a un país extranjero y no sepa el idioma podría estar en la misma situación.

La Ley de Tráfico Jamaicana “Road Traffic Act” exige que un aspirante a conductor sepa leer y escribir en inglés.

²¹¹ La accesibilidad no debe entenderse únicamente como la eliminación de barreras arquitectónicas sino también como posibilidad de acceso a todos los lugares en condiciones semejantes al resto de conductores y peatones. Esta redacción parece indicar que el Ministerio del Interior garantiza que todos los conductores con discapacidad puedan acceder al interior de cualquier vehículo.

Para cumplir las exigencias de este apartado es fundamental la existencia de una tarjeta de estacionamiento y de plazas de estacionamiento suficientes para este colectivo.

La Orden TMA/851/2021, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados, dispone en su art. 35, dedicado a las “Plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida”:

1. Los principales centros de actividad de las ciudades deberán disponer de plazas de aparcamiento reservadas y diseñadas para su uso por personas titulares de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad. Como mínimo una de cada cuarenta plazas o fracción, independientemente de las plazas destinadas a residencia o lugares de trabajo, será reservada a dicho fin y se ajustará a lo establecido en los siguientes apartados.

2. Deberán ubicarse lo más próximas posible a los puntos de cruce entre los itinerarios peatonales accesibles y los itinerarios vehiculares, preferentemente en superficies horizontales o de escasa pendiente, garantizando el acceso desde la zona de transferencia hasta el itinerario peatonal accesible, de forma autónoma, exenta de obstáculos y segura. Aquellas plazas que no cumplan con el requisito anterior deberán incorporar un vado, cuya anchura mínima libre de paso del plano del vado desde el que se accede a calzada sea de 1,20 m y, que cumpla con las especificaciones establecidas en el artículo 11, así como con lo establecido en los apartados 3, 4, 6 y 7 del artículo 20 para permitir el acceso al itinerario peatonal accesible desde la zona de transferencia de la plaza.

3. Las plazas dispuestas en perpendicular o en diagonal a la acera, deberán tener una dimensión mínima de 5,00 m de longitud x 2,20 m de ancho y, además, dispondrán de una zona de aproximación y transferencia lateral de una longitud igual a la de la plaza y un ancho mínimo de 1,50 m. Entre dos plazas contiguas se permitirán zonas de transferencia lateral compartidas manteniendo las dimensiones mínimas descritas anteriormente. Sobre la acera posterior también existirá una zona sin obstáculos, de igual ancho que la plaza y una profundidad de 3,00 m. La zona de aproximación y transferencia en calzada, paralela al vehículo, será marcada en el plano del suelo mediante marcas viales, que cumplan con la exigencia de resbaladicidad establecida en el artículo 11, para permitir la salida y entrada con seguridad, excepto en los casos en que dicha zona coincida con un paso de peatones, u otro espacio donde esté clara la prohibición de aparcar.

4. Las plazas dispuestas en línea tendrán una dimensión mínima de 5,00 m de longitud x 2,20 m de ancho y además dispondrán de una zona libre de obstáculos para aproximación y transferencia posterior, cuya anchura será igual a la de la plaza y su longitud de, al menos, 3,00 m. Sobre la acera lateral también existirá una zona sin obstáculos de igual longitud que la plaza con su zona de aproximación y transferencia y un ancho de 1,50 m. La zona de aproximación y transferencia en calzada posterior al vehículo será marcada en el plano del suelo mediante marcas viales que cumplan con la exigencia de resbaladicidad establecida en el artículo 11, para permitir la salida y entrada con seguridad, excepto en los casos en que dicha zona coincida con un paso de peatones u otro espacio donde esté clara la prohibición de aparcar.

5. Las plazas de aparcamiento estarán señalizadas horizontal y verticalmente con el símbolo de accesibilidad para la movilidad (Símbolo de accesibilidad para la movilidad – SIA), cumpliendo lo establecido en el artículo 43”. Debemos tener en cuenta además que el número mínimo de plazas y sus características figuran ahora también en el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad.

La disposición adicional cuarta de la Ley 19/2001 de modificación de la LSTV disponía que los municipios en el ejercicio de las competencias que les atribuye el artículo 7 de esta norma y en virtud de lo dispuesto en el artículo 60 de la Ley 13/1982, de 7 de abril, durante el año siguiente a la entrada en vigor de esta Ley, deberían adoptar las medidas necesarias para la **concesión de la tarjeta de aparcamiento para personas discapacitadas con problemas graves de movilidad** y para la efectividad de los derechos que de la misma derivan, teniendo en cuenta la Recomendación del Consejo de la Unión Europea sobre la creación de una tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad.

También indicaba que los Municipios expedirían las tarjetas de aparcamiento especial para “minusválidos” según el modelo determinado reglamentariamente, y tendrían validez en todo el territorio nacional y que las tarjetas expedidas con anterioridad a la entrada en vigor de esta disposición normativa podrían seguir usándose hasta su sustitución.

El texto de referencia inicial en la materia era la Recomendación del Consejo de la Unión Europea, de 4 de junio de 1998, sobre la creación de una tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad (98/376/CE), publicada en el Diario Oficial de la Unión Europea (SERIE L) de 12 de junio de 1998.

Este texto recomienda que cuando se utilice esta tarjeta, **debe colocarse en la parte delantera del vehículo**, en el salpicadero o adherida al parabrisas delantero por el interior, de forma que el anverso de la tarjeta sea claramente visible para su control.

En la actualidad la norma que prevalece es el Real Decreto 1056/2014 (BOE núm. 309, de 23 de diciembre), por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad. Este Real Decreto crea unas condiciones básicas para garantizar la igualdad en toda España para la utilización de una tarjeta de estacionamiento de validez nacional.

Actualmente casi todas las Comunidades Autónomas están emitiendo una tarjeta acreditativa del grado de discapacidad para quienes tienen legalmente reconocidos impedimentos físicos, psíquicos o sensoriales de al menos el 33 %. Eso facilita a sus titulares las gestiones en el ayuntamiento para tramitar la tarjeta de estacionamiento que se otorga en el caso de los discapacitados físicos, aunque se exige un nivel mayor de discapacidad.

Incluso algunas comunidades autónomas están creando registros autonómicos de Tarjetas de Estacionamiento para personas con Movilidad Reducida, como sucede por ejemplo con la Orden 2/2017, de 1 de junio (Diari Oficial de la Generalitat Valenciana de 22.06.2017), de la Vicepresidencia y Conselleria de Igualdad y Políticas Inclusivas. También permite el Real Decreto 1056/2014 la obtención de la tarjeta a las personas físicas o jurídicas titulares de vehículos que prestan servicios sociales de transporte colectivo a personas con discapacidad y a entidades de servicios sociales. Entre aquellos que pueden obtener la tarjeta se encuentran las personas que muestren en el mejor ojo una agudeza visual igual o inferior al 0,1 con corrección, o un campo visual reducido a 10 grados o menos.

La falsificación de la tarjeta de discapacitado es un **delito de falsedad en documento oficial** cometido por particulares, penado en el art. 392 CP en relación con el art. 390.1. 2º) del mismo código.

Es frecuente que se utilicen fotocopias o duplicados de tarjetas y si la policía local no está presente cerca del estacionamiento es difícil comprobar si la persona que estacionó tenía problemas de movilidad. Muchas veces son los vecinos los que informan a la policía de personas sospechosas de usar fraudulentamente estas tarjetas. También hay personas que utilizan tarjetas a nombre de un familiar. En los casos de uso indebido normalmente, además de ser denunciados los conductores, se les retiene la tarjeta y además se le denuncia por el art. 76.d) TRLTSV o el 94.d) RGCIr por estacionar en una zona de estacionamiento para uso exclusivo de personas con discapacidad.

También puede ocurrir que esté la tarjeta caducada, que la persona ya no padezca la discapacidad, que no sea bien visible en el salpicadero del vehículo o que se trate de una fotocopia de la tarjeta. Es necesario destacar que el RD 1056/2014 no contiene un régimen sancionador, por lo que para denunciar este tipo de conductas se tendrán en cuenta no sólo el TRLTSV sino también las ordenanzas municipales que regulen el uso de las TPMP.

Es interesante la STS núm. 396/2021, de 06.05.2021, en la que estima, en un recurso de casación interpuesto por el Ministerio Fiscal, que utilizar una tarjeta de aparcamiento para personas con discapacidad sin estar autorizado no siempre implica incurrir en un delito de falsedad documental.

Se trata de un caso que se remonta al 26 de febrero de 2018. Sucedió en Valencia. Aquel día la persona investigada utilizó una tarjeta que autorizaba el estacionamiento en lugares habilitados para personas con movilidad reducida, cuyo titular era su hermano. Según manifestó al Agente de la Policía Local, acababa de dejar

a su hermano en la residencia, cuando según la normativa aplicable debe estar presente el titular de la tarjeta. En su momento, tanto el Ministerio Fiscal como el juez de instrucción consideraron que estos hechos iban más allá de la infracción administrativa y podían ser constitutivos del delito de falsedad documental que recoge el art. 400 bis CP:

"En los supuestos descritos en los artículos 392, 393, 394, 396 y 399 de este Código también se entenderá por uso de documento, despacho, certificación o documento de identidad falsos el uso de los correspondientes documentos, despachos, certificaciones o documentos de identidad auténticos realizado por quien no esté legitimado para ello".

En 2018, la Audiencia Provincial entendió que los hechos carecían de relevancia penal, y revocó la sentencia emitida por el Juzgado de Instrucción número 2 de Valencia, acordando el sobreseimiento libre de la causa. Contra esa decisión de la Audiencia Provincial, el Ministerio Fiscal interpuso un recurso de casación por entender que se podía aplicar el artículo 400 bis en relación con el art. 393 CP, que establece: "El que, a sabiendas de su falsedad, presentare en juicio o, para perjudicar a otro, hiciere uso de un documento falso de los comprendidos en los artículos precedentes, será castigado con la pena inferior en grado a la señalada a los falsificadores".

Y en este artículo 393 se encuentra la clave del asunto. Ese artículo del Código Penal exige que la persona que utiliza fraudulentamente un documento público lo haga con una finalidad clara: "para perjudicar a otro". Lo mismo sucede con los artículos 395 y 396, que hablan de la falsificación de documentos privados, siempre con esa finalidad: para perjudicar a otro

Ya en su momento la Audiencia Provincial de Valencia citó, entre otros, un caso similar juzgado en Zaragoza en 2016, donde el tribunal desestimó las causas penales en función del "personal beneficio que obtiene el infractor al usar una plaza que no le corresponde, para eso ya hay sanciones administrativas, ni el hipotético perjuicio general a todos los legítimos titulares de tarjetas para discapacitados al que aludieron los agentes". Sin embargo, el Tribunal Supremo se sitúa en otro plano adicional. Una vez descartado el beneficio como motivo para la causa penal, ¿qué hay del perjuicio que supone estacionar en una plaza reservada? En primer lugar, hay que diferenciar entre perjuicio hipotético y perjuicio efectivo.

Entiende el TS que el perjuicio en que está pensando el art. 393 es un perjuicio real; efectivo y no hipotético. Esa interpretación restrictiva viene exigida por el principio de intervención mínima que invita a no extender desmesuradamente el ámbito de la norma penal o provocar la equiparación de conductas de gravedad muy distinta con afectación del principio de proporcionalidad.

El art. 393 dice "para perjudicar a otro". No exige que el perjuicio llegue a consumarse; pero sí que lo buscado sea un perjuicio efectivo y no meramente eventual. No dice "sabiendo que podría llegar a perjudicar a otro"; sino "para perjudicar a otro".

Y llega a la conclusión de que esa conducta no es encajable en los arts. 393 y 400 bis CP y desestimó el recurso de casación del Ministerio Fiscal.

El 22.08.2019 la página www.tododisca.com, se hace eco de la condena a prisión de una joven de Ayamonte (Huelva) que falsificó la tarjeta de discapacitado de su abuelo, ya fallecido. En esos casos se retiene la tarjeta, si es fotocopia, y se adjunta junto con el Atestado Policial al Juzgado de Guardia por los delitos de falsificación y usurpación de identidad. Se levanta acta administrativa y la administración competente efectúa una nueva valoración del titular de la tarjeta, salvo que esté fallecido.

En el caso de que se trate de la manipulación de un documento original, éste se retira, también se confecciona Atestado y acta administrativa y se envía la tarjeta a la administración competente que hará una nueva valoración de su titular.

²¹² El artículo 7 del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad, contempla una serie de derechos para los titulares de una tarjeta de este tipo:

1. Los titulares de la tarjeta de estacionamiento tendrán los siguientes derechos en todo el territorio nacional siempre y **cuando exhiban de forma visible la tarjeta en el interior del vehículo**:

a) Reserva de plaza de aparcamiento, previa la oportuna solicitud a la administración correspondiente y justificación de la necesidad de acuerdo con las condiciones que establezcan las administraciones autonómica o local, en lugar próximo al domicilio o puesto de trabajo. La plaza deberá señalizarse con el símbolo internacional de accesibilidad.

b) Estacionamiento en los lugares habilitados para las personas con discapacidad.

c) Estacionamiento en las zonas de aparcamiento de tiempo limitado durante el tiempo necesario, sin perjuicio de lo previsto en la disposición transitoria tercera.

d) Parada o estacionamiento en las zonas reservadas para carga y descarga, en los términos establecidos por la administración local, siempre que no se ocasionen perjuicios a los peatones o al tráfico.

e) Parada en cualquier lugar de la vía, por motivos justificados y por el tiempo indispensable, siempre que no se ocasionen perjuicios a los peatones o al tráfico y de acuerdo con las instrucciones de los agentes de la

²¹⁵ (Falsificación de la tarjeta de estacionamiento en lugares reservados para personas con movilidad reducida).

autoridad.

f) Acceso a vías, áreas o espacios urbanos con circulación restringida a residentes siempre que el destino se encuentre en el interior de esa zona.

2. La posesión de la tarjeta de estacionamiento en ningún caso supondrá autorización para estacionar en zonas peatonales, en pasos peatonales, en los lugares y supuestos en que esté prohibido parar, lugares que obstruyan vados o salidas de emergencia, zonas acotadas por razones de seguridad pública y espacios que reduzcan carriles de circulación.

²¹³ Vemos como este artículo del TRLTSV da prioridad a los discapacitados conductores y no se entiende muy bien porque lo hace ya que parece orientarse a proteger más a los conductores que a otros usuarios. Recordemos la necesidad de adaptar los espacios públicos para que puedan circular los peatones con discapacidad y la Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, que en su art. 6, establece que las paradas existentes de los servicios de transporte urbano y suburbano en autobús se adaptarán a las disposiciones de las condiciones básicas de accesibilidad. Esto fue mantenido en el art. 27 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social. También es clave el Reglamento (UE) 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de febrero de 2011 sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar.

En su condición de peatones los discapacitados están amparados por la Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados.

Por otra parte, la redacción de este artículo del TRLTSV deja mucho que desear ya que debía decir “conductores o aspirantes a conductores” y no debería citar a los discapacitados de forma general ya que lo que se trata de proteger es a las personas con problemas de movilidad.

La Voz de Galicia en su edición del 04.04.2017 destaca que a un hombre con una pierna ortopédica le denegaron la renovación de la tarjeta de aparcamiento para discapacitados porque con un 58% de incapacidad no llegaba al 65% que le exigía el ayuntamiento para renovársela. Y es que una persona con una pierna ortopédica no es necesariamente una persona con importantes problemas de movilidad y tenemos el ejemplo del ex corredor sudafricano Oscar Pistorius que estaba amputado debajo de las dos rodillas.

²¹⁴ El plan RENOVE 2020 además de la ayuda estándar, otorga otros 500 euros de descuento a aquellas personas que tengan movilidad reducida. Y estas personas también pueden acogerse al IVA reducido del 4%.

En este caso, los coches compatibles deben ser nuevos sin matricular y, por supuesto, su objetivo debe ser transportar a personas con discapacidad, aunque el conductor no sea la persona con la minusvalía. El propietario tiene la obligación de quedarse el coche durante cuatro años, aunque se podría sustituir en caso de siniestro total.

²¹⁵ Desde la STS 1851/2021, la acción sancionada reside principalmente en el ámbito administrativo, esto es, se aplica el art. 6 del RD 1056/2014, que, a su vez, a los efectos del uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad, nos deriva al ámbito autonómico, dejando la aplicación del CP muy reducida.

Si se denuncia por el art. 393 CP: “El que, a sabiendas de su falsedad, presentare en juicio o, **para perjudicar a otro**, hiciere uso de un documento falso de los comprendidos en los artículos precedentes, será castigado con la **pena inferior en grado a la señalada a los falsificadores**”, **la denuncia penal no va a prosperar, vista la redacción, ya que exige la intencionalidad de causar perjuicio (delito de primer grado o intención). Bastaría eliminar “perjudicar a otro” para poder aplicar ese artículo.**

En cambio, el art. 399 CP supone delito falsificar un certificado público, como es la Tarjeta de Estacionamiento para Discapacitados y también castiga a quien la utilice sabiendo que es falsa.

Pero es que además la sanción en el ámbito administrativo está muy limitada, ya que debemos acudir a la legislación autonómica, por ejemplo, al reciente Decreto 209/2023 por el que se aprueba el Código de accesibilidad de Cataluña y que en su art. 171 castiga el uso fraudulento, la falsificación, la manipulación o la utilización de una copia de la TER-PMR, pero lo tipifica como infracción leve, sin descartar otras infracciones administrativas o penales. Sólo tras tres infracciones leves (a la Ley catalana 13/2014, del 30 de octubre, de accesibilidad), en un año puede comportar una sanción económica, la retirada de la tarjeta y la suspensión de la misma de 12 a 24 meses.

Aunque, apreciado su uso fraudulento, y desde la primera ocasión / intervención, la policía puede retirarla cautelarmente y remitirla, junto con el informe policial, a la entidad emisora. En caso de desconocerla, debe remitirla al Departamento Autonómico correspondiente o al Estado emisor, si está emitida en otro país.

- r) La determinación de la duración, el contenido y los requisitos de los cursos de conducción segura y eficiente cuya realización conlleve la recuperación o bonificación de puntos²¹⁶, así como de los mecanismos de certificación y control de los mismos a tal efecto²¹⁷.
- s) La inspección de los centros y otros operadores cuya actividad esté vinculada con el ejercicio de funciones en el ámbito de las competencias establecidas en este artículo.
- t) La auditoría²¹⁸ de los centros, operadores, servicios y trámites de competencia del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, con objeto de supervisar y garantizar el correcto funcionamiento y la calidad de aquéllos, que se llevará a cabo, con arreglo a las normas legales que le sean de aplicación, directamente por empleados públicos formados para estas funciones, **o mediante la colaboración de entidades acreditadas**.
- u) De conformidad con lo dispuesto en la Ley, las normas en materia de tráfico y seguridad vial que deberán cumplir los vehículos dotados de un sistema de conducción automatizado para su circulación, a excepción de los requisitos técnicos para la homologación de los vehículos cuyo desarrollo corresponde al Ministerio competente en materia de industria.

Artículo 6. Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico²¹⁹.

²²⁰ (Competencias retiradas a la Dirección General de Tráfico).

²¹⁶ Se concretaron en la Orden INT/209/2025, de 27 de febrero, por la que se regula la duración, el contenido y los requisitos de los cursos de conducción segura y eficiente cuya realización conlleve la recuperación o bonificación de puntos, así como los mecanismos de control y certificación.

²¹⁷ La expresión "a tal efecto" es perfectamente prescindible.

²¹⁸ Con estas auditorías se pretende que los centros y los operadores que realizan servicios y trámites relacionados con el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico cumplan con los requisitos y las obligaciones que la normativa exige y son un complemento importante de la función inspectora tradicional. Se establece que tales auditorías pueden ser llevadas a cabo directamente por empleados públicos o mediante la colaboración de entidades acreditadas, dándole así cobertura legal a las empresas que actualmente llevan a cabo las inspecciones de los centros de formación.

²¹⁹ El Real Decreto 207/2024, de 27 de febrero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior, establece en su art.12.1 que corresponde a la DGT: "(v) La determinación de requisitos de aptitud psicofísica para la obtención y renovación de las autorizaciones administrativas para conducir en colaboración con la autoridad sanitaria y de acuerdo con el avance científico y técnico".

²²⁰ El Real Decreto 400/2012, de 17 de febrero, en el que se desarrollaba la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior, disponía:

Artículo 10. Dirección General de Tráfico.

1. A la Dirección General de Tráfico, a través de la cual el Ministerio del Interior ejerce sus competencias sobre el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, le corresponden las siguientes funciones:

i) La determinación de los requisitos de aptitud psicofísica para la obtención y renovación de las autorizaciones administrativas para conducir en colaboración con la autoridad sanitaria y de acuerdo al avance científico y técnico, así como **los criterios relativos a la interferencia en la conducción de las drogas, estupefacientes, psicotrópicos y estimulantes**.

El Real Decreto 873/2014, de 10 de octubre, por el que se **modificó el Real Decreto 400/2012**, de 17 de febrero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior, **mantuvo la misma redacción**.

El Real Decreto 770/2017, de 28 de julio (**también derogado**), por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior, también mantenía en su art. 10.1. ñ), la misma redacción. través de la cual el Ministerio del Interior ejerce sus competencias sobre el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, las siguientes funciones:

ñ) La determinación de requisitos de aptitud psicofísica para la obtención y renovación de las autorizaciones administrativas para conducir en colaboración con la autoridad sanitaria y de acuerdo con el avance científico y técnico.

Este Real Decreto, le retiró a la DGT la competencia específica para fijar los criterios relativos a la interferencia de las drogas en la conducción.

1. El Ministerio del Interior ejerce las competencias relacionadas en el artículo anterior a través del Organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico²²¹.

Tengamos en cuenta que en su Disposición derogatoria única. Derogación normativa, dispone: “**Queda derogado el Real Decreto 400/2012**, de 17 de febrero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior, y **cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este real decreto**”.

La DGT nunca recuperó la posibilidad de fijar otra vez esos criterios. En los Reales Decretos de 2017, 2018, 2020 y 2024 actualizando la estructura orgánica del Ministerio del Interior, la DGT carece de la competencia para determinarlos.

Los criterios relativos a la interferencia en la conducción de las drogas, estupefacientes, psicotrópicos y estimulantes, consisten en establecer un protocolo sobre como interfiere cada droga en la conducción, en función del tiempo transcurrido desde su consumo y de la cantidad que se introdujo en el organismo.

Los efectos que cada droga tiene sobre la capacidad para conducir son diferentes y dependen de la manera en que la droga actúa en el cerebro. Por ejemplo, la marihuana puede disminuir la coordinación, el tiempo de reacción y la capacidad para evaluar tiempo y distancia. Los conductores que han consumido cocaína o metanfetamina pueden conducir en forma agresiva o imprudente. Ciertos tipos de medicamentos recetados —incluidos los opioides y las benzodiacepinas— pueden causar mareos y aletargamiento y disminuir el funcionamiento de las capacidades cognitivas (capacidad de juicio y capacidad de pensar). Todas estas deficiencias pueden causar accidentes de tráfico.

Las benzodiacepinas, una clase de fármacos hipnosedantes, se utilizan principalmente para tratar crisis de ansiedad e insomnio grave, y su uso recomendado no debe exceder de dos a cuatro semanas. Sin embargo, en España, su consumo ha aumentado significativamente, situándose como uno de los países líderes en el uso de estas sustancias. Según la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes (JIFE), España es el mayor consumidor mundial de diazepam, una de las benzodiacepinas más comunes, con un incremento del 110% en su ingesta, según un informe publicado en 2022 por la Agencia Española de Medicamentos y Productos Sanitarios (AEMPS).

Es difícil determinar la forma en que cada droga afecta la conducción de un vehículo porque las personas tienden a mezclar varias sustancias, entre ellas el alcohol. Pero sí sabemos que incluso pequeñas cantidades de algunas drogas pueden tener un efecto cuantificable. En consecuencia, algunos Estados, entre ellos España, tienen leyes de “tolerancia cero” para la conducción bajo el efecto de drogas. Esto significa que una persona puede ser denunciada penalmente por “conducir bajo la influencia” si se encuentra cualquier cantidad de droga en su sangre u orina. Muchos países están esperando que las investigaciones definan mejor cuáles son los niveles de droga en la sangre que indican que una persona tiene capacidades reducidas para conducir —tal como se hace con el alcohol— antes de promulgar leyes al respecto y ese puede ser el motivo por el que no se publican en el BOE los criterios.

Esa competencia es distinta a la que figura en el art. 4.e) TRLTSV, ya que este último se refiere a la “determinación de las drogas que puedan afectar a la conducción”, que se tiene que limitar a enumerar las drogas que afectan al conductor, pero no la forma en que lo hacen.

Tenemos que acudir a la **Disposición final cuarta RGCir, que figura ya en la primera versión de 1993** y que se ocupa de los estupefacientes y sustancias psicotrópicas, para tratar de saber que organismo puede fijar los criterios sobre la interferencia de las drogas en la conducción, ya que ahí se establece: “Se faculta a los Ministros del Interior y de Sanidad y Consumo y, en su caso, a los demás ministros competentes, para regular todo lo relativo a estupefacientes y sustancias psicotrópicas que puedan influir negativamente en el conductor de vehículos a motor”. Aquí no indica con claridad si pueden ser establecidos por un único ministerio o tiene que ser más de uno en conjunción con otro o con varios.

Lo cierto es que un Reglamento, el de Circulación, aprobado en Consejo de Ministros, no puede ni debe mantener una competencia del Ministerio del Interior que fue derogada expresamente por un Real Decreto posterior del Presidente del Gobierno, ya que ambos reglamentos tienen la misma jerarquía, tal como señala el art. 24.2.1º) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

En la actualidad, de acuerdo a la disposición final cuarta RGCir, podrían establecer los criterios el Ministerio del Interior, el de Sanidad u otros ministerios. Curiosamente ningún ministerio ha publicado esos criterios.

En internet se encuentra una guía muy interesante de la Fundación Mapfre: <https://app.mapfre.com/ccm/content/documentos/fundacion/seg-vial/guia-drogas-alcohol-y-conduccion.pdf>

²²¹ Al frente del organismo autónomo **Jefatura Central de Tráfico** está el Director o la Directora General de Tráfico. La creación de la Dirección General de Tráfico se produjo mediante el Decreto 246/1968, de 15 de febrero (BOE núm. 42, de 17 de febrero), que reorganizó el Ministerio de la Gobernación. En su art. 1º dispone que dentro del Ministerio existirá la **Dirección General de la Jefatura Central de Tráfico** y en su art. 9º indica: “El organismo

2. Para el ejercicio de las competencias atribuidas al Ministerio del Interior²²² en materia de regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico²²³, así como para la denuncia de las infracciones a las normas contenidas en esta ley, y para las labores de protección y auxilio en las vías públicas o de uso público²²⁴, actuará, en los términos que reglamentariamente

autónomo Jefatura Central de Tráfico tendrá, bajo el mando superior del **Director General de Tráfico**, la siguiente estructura orgánica ...”. Vemos como del 1º al 9º artículo se simplifica el nombre.

Metafóricamente hablando la Dirección General de Tráfico vendría a ser el letrado que vemos desde la calle en el exterior de un edificio, pero al entrar en él comprobamos que está ocupado en su totalidad por oficinas de la Jefatura Central de Tráfico, a la que pertenecen todos sus empleados. En sus relaciones con el exterior se acordó que se presentase siempre también como Dirección General de Tráfico. Sin embargo, administrativamente sigue siendo la Jefatura Central de Tráfico y así se habla, por ejemplo, de presupuestos o de tasas de la Jefatura Central de Tráfico.

Desde un punto de vista más técnico, la DGT es una de las Direcciones Generales del Ministerio del Interior, aunque carece de estructura organizativa propia utilizando la del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico.

El Tribunal de Cuentas en un informe del que se hace eco la publicación digital “El Confidencial” el 21.07.2018 destaca “importantes irregularidades” en la configuración jurídica de la DGT ya que ese organismo “no fue creado por una ley” y continúa que “se mantiene la irregular configuración de la Jefatura Central de Tráfico y la confusión entre sus competencias y las de la Dirección General de Tráfico”.

²²² Véase el art. 12 del Real Decreto 207/2024, de 27 de febrero, que desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior.

²²³ Las Instrucciones de la DGT son obligatorias tanto para el personal que dependa del Organismo (incluso para la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil) como para las policías locales. Esa obligación actualmente está contenida en un escrito del Subdirector General de Normativa y Recursos de 05.06.2008, comentando el alcance de la Instrucción de la DGT 08/V-74 (derogada), y esta exigencia debiera quedar recogida en el TRLTSV.

²²⁴ El “Codice della Strada” italiano, añade, en su art. 11, a estas funciones la posibilidad de que los agentes de tráfico colaboren en la realización de estudios sobre el tráfico.

se determine, la Guardia Civil²²⁵, especialmente su Agrupación de Tráfico²²⁶, que a estos efectos depende específicamente de la Jefatura Central de Tráfico²²⁷.

²²⁸ (Instrucciones de la DGT).

²²⁵ Vemos como los guardias civiles, aun no siendo de la Agrupación de Tráfico pueden denunciar infracciones a las normas de Seguridad Vial. Sin embargo, para que sus denuncias no sean consideradas voluntarias deben haber recibido una orden de servicio con la obligación de encargarse de la vigilancia del tráfico.

²²⁶ En la Ley 47/1959, de 30 de julio, sobre regulación de la competencia en materia de tráfico en el territorio nacional, se le encomendó a la Guardia Civil, la misión de vigilancia, protección y auxilio a los usuarios de las vías públicas.

Como consecuencia se dictó la Orden General núm. 32 de 26 de agosto de 1959, mediante la que se creó la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, con la misión de ir progresivamente relevando por todo el territorio nacional a la entonces denominada Policía Armada y de Tráfico, quienes habían estado realizando estas tareas de vigilancia del tráfico encomendadas por la ley de 8 de marzo de 1941.

La Agrupación de tráfico no sólo denuncia infracciones de la normativa de tráfico sino también de la normativa de transportes e incluso de la normativa tributaria como sucede cuando denuncia por infracción al art. 55.1 de la Ley 38/92, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, en relación con el art. 54.2 de la misma y el art. 106.2 del RD 1165/95, de 7 de julio, del Reglamento de Impuestos Especiales (utilizar gasóleo bonificado para uso no permitido).

Utilizar gasóleo agrícola en un vehículo particular (muchas veces se detecta por el humo azul que emite) es una infracción a la Ley de Impuestos Especiales, y a su reglamento.

Primero se extrae una muestra del depósito del vehículo y se comprueba con el reactivo que efectivamente se trata de gasóleo bonificado.

Segundo se extraen tres muestras en botes autoprecintables y se anota en la etiqueta el lugar de la actuación, los datos del vehículo y su conductor, y por supuesto el número de Agente.

Tercero se confecciona acta de denuncia por triplicado ejemplar, una para el Ilmo. Administrador Principal de la Aduana, otra para el infractor y la tercera para la unidad de tráfico.

Y lo que es aún más sorprendente, también realiza controles de alcohol y drogas a patrones de embarcaciones. Así la cadena SER informo el 18.06.2016 que el Servicio Marítimo de la Guardia Civil requirió a los agentes de tráfico para que hicieran análisis de drogas a dos patrones de embarcaciones, llamadas popularmente barcos-taxis, que unen la isla de Tabarca con Santa Pola, en Alicante. Al resultar positivo el análisis los pusieron a disposición judicial.

El problema de las adicciones también se da en los cazadores. Según el Real Decreto 137/1993, de 29 de enero por el que se aprueba el Reglamento de Armas, el uso y porte de armas de fuego bajo los efectos del alcohol, supone una infracción recogida en su artículo 147: «Queda prohibido portar, exhibir o usar las armas, bajo los efectos de bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotrópicos u otras sustancias análogas». De los controles de alcoholemia y drogas en estos casos también se está ocupando la Guardia Civil en colaboración con los Agentes de Medio Ambiente.

²²⁷ Orden de 16 de abril de 1980 (Ministerio del Interior), por la que se regulan las relaciones de la DGT con la ATGC (BOE núm. 13, de 10 de mayo) e Instrucción 12/TV-71, de 27 de abril de 2012, sobre "Procedimientos de coordinación y de relación de la ATGC con la DGT".

La Orden PRE/422/2013, de 15 de marzo, por la que se desarrolla la estructura orgánica de los Servicios Centrales de la Dirección General de la Guardia Civil, dispone en su artículo 12: "A la Jefatura de la Agrupación de Tráfico, al mando de un Oficial General de la Guardia Civil en situación de servicio activo, le corresponde, como unidad especializada en materia de tráfico, seguridad vial y transporte, organizar, dirigir y gestionar todo lo relativo al ejercicio de las funciones encomendadas a la Guardia Civil en esa materia por la normativa vigente".

²²⁸ Estas Instrucciones van dirigidas al personal de la DGT, a los agentes de la ATGC y son de obligado cumplimiento por los agentes de policía local, tal como vimos al analizar el apartado I) del art. 5. Lo que no pueden es imponer sanciones que no estén previstas en la Ley y, sin embargo, en la Instrucción 2019/S-149 TV-108 que se ocupa de la circulación de patinetes eléctricos aparecen sanciones sin una base legal que las ampare.

Artículo 7²²⁹. Competencias²³⁰ de los municipios²³¹.

Corresponde a los municipios.²³²

²²⁹ El Código de la Circulación de 1934, dedicaba su Capítulo VI a la Circulación Urbana (art. 109 a 131), sin embargo, el legislador ha preferido ahora que las normas del Reglamento General de Circulación sean de aplicación general. Sólo algún artículo, como el 49 "Velocidades mínimas en poblado y fuera de poblado", se refiere específicamente a las vías urbanas diferenciándolas de las interurbanas.

²³⁰ Hay que recurrir a otros artículos del TRLTSV para ver que infracciones y sanciones quedan excluidas expresamente de la competencia sancionadora municipal:

a) las infracciones en materia de autorizaciones administrativas, incluyendo las relativas a las condiciones técnicas de los vehículos y al seguro obligatorio (art. 84.4 párrafo segundo).

b) La competencia para sancionar las infracciones en materia de publicidad (art. 52).

La falta de competencia sancionadora no impide que la policía local pueda denunciar, por ejemplo, infracciones a la ITV, trasladando la denuncia a la JPT.

El Fiscal Delegado de Seguridad Vial de Badajoz, en escrito de fecha 17.05.2018 estableció, tras consultar Fiscal Coordinador de Sala de Seguridad Vial del Tribunal Supremo, al Presidente de la Audiencia Provincial de Badajoz y al Fiscal Jefe Provincial, "que la competencia para elaborar un atestado **por el delito** del artículo 379.2 del C.P. en el ámbito municipal, tengan o no etilómetro, es de la Policía Local, aunque sea la Guardia Civil quien detecte la comisión del ilícito. Sin perjuicio de que si no elaboran el atestado puede realizarlo el mismo la agrupación de Tráfico de la Guardia Civil atendido, el imperativo legal de que todas las fuerzas de seguridad deben perseguir los delitos de los que tengan constancia y no se puede omitir la persecución de los mismos".

Vemos como en este caso no sería de aplicación el TRLTSV sino el Código Penal y faltaría clarificar como debía actuar la Guardia Civil si la Policía Local careciese de etilómetro frente a una infracción administrativa en materia de consumo de alcohol al volante.

La Comunidad autónoma extremeña ha publicado un interesante Codificado de infracciones urbanas de tráfico, a través de la Academia de Seguridad de Extremadura, orientada a las infracciones en vías urbanas:

http://aspex.juntaex.es/files/cms/aspex/uploaded_files/CODIFICADO_URBANO_ASPEX_2017.pdf

²³¹ La DGT ha realizado numerosos convenios con ayuntamientos para facilitar trámites administrativos relacionados con el tráfico facilitando el acceso a alguno de sus registros. El listado de estos convenios se encuentra en: <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/centros-colaboradores/ayuntamientos-convenio>.

²³² El artículo 137 CE señala que los Municipios gozan de "autonomía para la gestión de sus respectivos intereses", garantía constitucional de la autonomía local que vuelve a reiterar el artículo 140 del propio texto constitucional. Cuáles sean en concreto esos intereses para cuya gestión los Municipios gozan de autonomía y en los cuales tienen derecho a participar, no lo dice la Constitución, sino que es obra de la Ley. Esa Ley es la 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local (BOE núm. 80, de 3 de abril). Su artículo 25.2 señala: "El Municipio ejercerá, en todo caso, como competencias propias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, las siguientes materias: b) Ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas. f) Protección del medio ambiente ..."

Las competencias en materia de tráfico fueron desarrolladas en el Texto articulado de la LSV de 1990 y actualmente lo están en el TRLTSV.

a) La regulación²³³, ordenación²³⁴, gestión²³⁵, vigilancia y disciplina²³⁶, por medio de agentes propios²³⁷, del tráfico en las vías urbanas²³⁸ de su titularidad²³⁹, así como la

²³³ Son las distintas medidas y actuaciones que tienden a organizar y distribuir las corrientes circulatorias de vehículos y peatones, en relación al tiempo.

²³⁴ Son todas aquellas medidas y actuaciones que, sin modificar sustancialmente las infraestructuras tienden a organizar y distribuir las corrientes circulatorias de vehículos y peatones, de acuerdo con el espacio disponible en las vías públicas.

Dentro de estas competencias está la señalización y se puede observar con preocupación la capacidad innovadora de ciertos concejales y alcaldes. Así asistimos a pasos de peatones con colores diferentes a los establecidos en el RGCir o a colocación de mensajes entre las líneas de estos pasos que bajo el pretexto de mejora la seguridad vial, pueden conseguir que aumenten las distracciones de los peatones. Incluso se hacen campañas que no tienen que ver con la seguridad vial como pintar en los pasos de peatones franjas moradas o de color morado señales verticales en solidaridad con las víctimas de la violencia de género. También se observa la insistencia en señalizar irregularmente muchos pasos de peatones (en los que se debe emplear la marca vial M 4-3) pintándolos con la marca vial M 4-4 que sólo se debe utilizar para indicar pasos para ciclos, tal como indica la Norma 8-2 IC.

Sin embargo, no muestran tanto interés en los aspectos relacionados estrictamente con la seguridad vial, que, por ejemplo, los que se encuentran en el RD 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior. En su Instrucción Técnica Complementaria ITC-EA-02. Apdo.3.3, sobre el Alumbrado Adicional de Pasos de Peadones, se indica: **"En el alumbrado adicional de los pasos de peatones, cuya instalación será prioritaria en aquellos pasos sin semáforo, la iluminancia de referencia mínima en el plano vertical será de 40 lux, y una limitación en el deslumbramiento G2 en la dirección de circulación de vehículos y G3 en la dirección del peatón (tabla 10). La clase de alumbrado será CE1 en áreas comerciales e industriales y CE2 en zonas residenciales."** Es decir, se ignora la sobreiluminación exigida en los pasos de peatones (véase también la Norma 8.1 IC, apartado 7.10.2).

²³⁵ Se refiere a la combinación de medidas que sirven para preservar la capacidad de las vías y mejorar la seguridad, la confianza y la fiabilidad de todo el sistema de movilidad por las vías públicas.

²³⁶ Se refiere a los agentes y medios técnicos encargados de controlar los movimientos de los usuarios de las vías públicas y de sancionar las infracciones que observen o detecten.

Aunque la Ley de Tráfico no indica si las ordenanzas municipales pueden o no añadir nuevas sanciones a las existentes en la Ley o en sus reglamentos de desarrollo, hay que recordar que el artículo 25 de la Constitución indica que sólo cabe sancionar acciones u omisiones que hayan sido previstas en la ley.

²³⁷ La Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad en su art. 51, establece que: "1. Los municipios podrán crear cuerpos de policía propios, de acuerdo con lo previsto en la presente ley, en la Ley de Bases de Régimen Local y en la legislación autonómica;

2. En los municipios donde no exista policía municipal, los cometidos de ésta serán ejercidos por el personal que desempeñe funciones de custodia y vigilancia de bienes, servicios e instalaciones, con la denominación de guardas, vigilantes, agentes, alguaciles o análogos;

3. Dichos cuerpos sólo podrán actuar en el ámbito territorial del municipio respectivo, salvo en situaciones de emergencia y previo requerimiento de las autoridades competentes."

En este apartado tendría que haber figurado: "cuando cuente con agentes propios o éstos sean suficientes". La decisión de crear un cuerpo policial corresponde a los Ayuntamientos que, por razones organizativas y funcionales, así lo estimen conveniente. Las leyes de coordinación de policías locales de algunas autonomías hablan de la posibilidad de crear cuerpos de policía local en municipios de menos de 5.000 habitantes (Comunidad Valenciana) o que pueden hacerlo cuando cuenten con más de 10.000 (Cataluña). También otras comunidades, como es el caso de Murcia, están suprimiendo el límite de un número un de agentes para poder contar con policía local.

La STC de 19 de septiembre de 2019 aclaró que la expresión que emplea el artículo 92.3 LBRL relativa a "funcionarios de carrera" no puede implicar en ningún caso la exclusión de la figura de los funcionarios interinos para el ejercicio de funciones de autoridad o de potestades públicas. Es decir, un policía local interino es un agente de la autoridad.

En todo caso, la Policía Local es un servicio municipal, excluyendo cualquier otra entidad local. Las Diputaciones Provinciales no tienen cuerpo de policía, y, a priori, la Entidades Locales de base asociativa tampoco. A mayor abundamiento, ante la posibilidad de si una Entidad Local Autónoma tiene competencia para crear un cuerpo propio de Policía Local, la Sentencia del Tribunal Constitucional de 11 de febrero de 1993 denegó esta posibilidad. La Ley Orgánica 19/2003, de 23 de diciembre, de modificación de la Ley Orgánica del Poder Judicial, en su disposición adicional decimoquinta modifica la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, y **habilita para la creación de un Cuerpo de agentes** encargados de ordenar, señalizar y dirigir el

tráfico en el casco urbano, en los municipios que recojan las características que determina el título X (régimen de organización de los municipios de gran población), de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local. Estos cuerpos reciben en nombre de "agentes de movilidad". Este Título fue introducido por el art. 1.4) de la Ley 57/2003, de 16 de diciembre, de medidas para la modernización del gobierno local.

Al tratarse de funcionarios públicos, **la forma de acceso es a través de oposición**, y están supeditados al cuerpo de Policía Municipal o Local del ayuntamiento al que pertenecen. Son solo **Agentes de la Autoridad** cuando estén de servicio y no pueden portar armas.

La STS 1102/2016, 17 de mayo de 2016, ratificó una anterior del **16 de febrero de 2016 dictada por la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Canarias**. En estas sentencias se establece que **"las funciones que según la Ley 2/86 pueden ostentar los Agentes de Movilidad son específicas y subordinadas, no pueden abarcar el control, ni la vigilancia sin subordinación, puesto que, están subordinados a la policía local". Esa invasión de competencia de la Policía Local hace que hayan sido repetidamente anuladas las denuncias formuladas por los agentes de movilidad.**

La función prevista en este apartado, en los Municipios donde no exista Policía Local, será ejercida, como vimos, por el personal que desempeñe funciones de custodia y vigilancia de bienes, servicios e instalaciones, con la denominación de Guardas, Vigilantes, Agentes, Alguaciles o análogos. Este personal debe ser funcionario y ello enlaza directamente con el artículo 92.2 de la Ley 7/1985, reguladora de las Bases de Régimen Local, de 2 de abril de 1985 que reserva con exclusividad al personal sujeto al Estatuto funcional las funciones públicas que impliquen ejercicio de autoridad.

En los municipios que no cuenten con policía local o sea insuficiente pueden delegarse el control del tráfico en la ATGC o en las Policías Autonómicas con competencias en materia de tráfico realizando el correspondiente convenio.

La sentencia nº 93/2007 del Juzgado de lo Contencioso-Administrativo Nº 1 de Salamanca, de 14 de Marzo de 2007, expone, refiriéndose a las funciones de vigilancia y control en las vías urbanas, "pues tales competencias le corresponden a las personas que designe el Ayuntamiento, no estando la Guardia Civil encargada en este caso de velar por la seguridad del tráfico en esas vías, sin embargo nada impide que sus miembros puedan denunciar la infracción, al igual que lo puede hacer cualquier otro ciudadano que tenga conocimiento de los hechos que puedan constituir infracciones, teniendo en este caso la denuncia de la Guardia Civil igual valor que la de cualquier otro ciudadano, no concediéndosele el valor probatorio de presunción de veracidad". La denuncia realizada, en estos casos, por el agente de la Guardia Civil induce al ciudadano a entender que se ha iniciado el procedimiento sancionador por un agente competente a tal efecto, cuando ello no es así.

²³⁸ Las vías para ser calificadas de urbanas, según las definiciones contenidas en el núm. 73 del Anexo I de la ley, tienen que ser públicas, estar dentro de poblado y no ser travesías.

²³⁹ El haber añadido "de su titularidad" junto con la definición de vía urbana, contenida en el Anexo I, supone una clara limitación a la actuación municipal en las vías privadas utilizadas por una colectividad indeterminada de usuarios, por ejemplo, de un centro comercial.

La Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, señala en su art. 53:

"1. Los Cuerpos de Policía Local deberán ejercer las siguientes funciones:

b) Ordenar, señalizar y dirigir el tráfico en el casco urbano, de acuerdo con lo establecido en las normas de circulación.

c) Instruir atestados por accidentes de circulación dentro del casco urbano".

Vemos que en esta Ley no exige que el ayuntamiento sea el titular de la vía.

denuncia de las infracciones²⁴⁰ que se cometan en dichas vías²⁴¹ y la sanción de las mismas²⁴² cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración²⁴³.

²⁴⁰ Cuando se comete una infracción en una vía de titularidad municipal y el infractor no se detiene pese a ser requerido para ello y continua hacia una vía interurbana, el TRLTSV debiera aclarar que la policía local puede perseguir al infractor y si el vehículo consigue ser detenido, el conductor puede ser sometido a los controles de alcoholemia y drogas por parte de esta policía sin necesidad de solicitar la presencia de otros agentes con competencias en vías interurbanas.

Tengamos en cuenta que el CP en su art. 408 establece: “La autoridad o funcionario que, faltando a la obligación de su cargo, dejare intencionadamente de promover la persecución de los delitos de que tenga noticia o de sus responsables (...)”, es decir, establece la obligación de los agentes de perseguir al delincuente (es decir, que no haya cometido una infracción administrativa) sin comprometer su propia seguridad y la de otros usuarios de la vía. Si algún agente observa que la conducción presenta claros indicios de ser delictiva, ya sea, por ejemplo, por estar bajo la influencia de drogas o de bebidas alcohólicas, por conducir temerariamente o carecer de control sobre el volante debe proceder a detener el vehículo con seguridad.

²⁴¹ A veces ocurre que la Guardia Civil (o los Mossos, la Ertzaintza o la Policía Foral) denuncia por error en vías que no son de su competencia y el ciudadano abona la multa impuesta y posteriormente recibe otra notificación de la policía local exigiendo el pago de esa sanción y al no haber convenio de compensación de pagos entre las Jefaturas de Tráfico y los ayuntamientos (o diputaciones), el ciudadano se ve obligado a pagar de nuevo y solicitar en la Jefatura de Tráfico que le devuelvan lo que abonó y en ese caso es factible que pueda pedir a la JPT una compensación por el mal funcionamiento de la administración.

²⁴² El Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público, señala en su art. 9.2: “En todo caso, el ejercicio de las funciones que impliquen la participación directa o indirecta en el ejercicio de las potestades públicas o en la salvaguardia de los intereses generales del Estado y de las Administraciones Públicas corresponden exclusivamente a los funcionarios públicos, en los términos que en la ley de desarrollo de cada Administración Pública se establezca”. Sin embargo, ni el Reglamento Sancionador en materia de Tráfico ni el TRLTSV, ni la LPACAP (Ley 39/2015) establece o concreta que funcionario debe o puede ser el instructor del procedimiento sancionador de una infracción de tráfico. Curiosamente el art. 53 de la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, u otra norma legal, prevén que la Policía Local realice las tareas administrativas asociadas al trámite de las denuncias. Por ello las denuncias podrían ser tramitadas por un funcionario, sin que sea preciso que tenga una determinada titulación o categoría profesional.

Si el Alcalde o el funcionario instructor no tramitasen las denuncias de la Policía Local podrían incurrir en el delito de prevaricación. Reproduzco a continuación el texto publicado por “Pitutis” en la página web “Infopolicial”.

“El artículo 404 del CP señala: “a la autoridad o funcionario público que, a sabiendas de su injusticia, dictare una resolución arbitraria en un asunto administrativo se le castigará con la pena de inhabilitación especial para empleo o cargo público y para el ejercicio del derecho de sufragio pasivo por tiempo de nueve a quince años”, siempre y cuando se cumplan una serie de requisitos:

1) **Sujeto:** Que se trate de autoridad o funcionario público en los términos del art. 24 CP. Aunque se trata de un delito especial propio ello no impide la participación (la intervención) de extraños (de “extraneus” en términos de la jurisprudencia) por lo que resulta posible la participación en la prevaricación de quienes no reúnen la condición ni de autoridad ni de funcionario, y su intervención lo será a título de cooperador necesario, de inductor o de cómplice.

2) **Objeto:** Que la resolución sea contraria a derecho. Porque se haya dictado sin tener la competencia legalmente exigida, bien porque no se hayan respetado las normas más esenciales de procedimiento, bien porque el fondo de la misma contravenga lo dispuesto en la legislación vigente o suponga una desviación de poder.

3) **Arbitrariedad:** No es suficiente, para incurrir en prevaricación administrativa, que la resolución sea contraria a derecho (el control de legalidad Administrativa corresponde al orden Contencioso-Administrativo). Para que constituya delito se requiere que sea injusta (“a sabiendas de su injusticia”), lo que supone un “plus” de contradicción con el derecho. Es preciso que la ilegalidad sea “evidente, patente, flagrante y clamorosa”. El art. 404 CP dispone que ha de tratarse de “una resolución arbitraria” (SSTS de 5 de marzo de 2003 –Rec. Casación 3197/2001– y de 30 de abril de 2012 –Rec. Casación 1257/2012).

4) **Realizada con conocimiento:** Se requiere, por último, que actúe a sabiendas “lo que no solo elimina la posibilidad de comisión culposa sino también seguramente la comisión por dolo eventual” (SSTS de 30 de abril de 2012 –Rec. Casación 1257/2012, de 15 de julio de 2013 – Rec. Casación 1216/2012 y de 23 de septiembre de 2013 – Rec. Casación 1921/2012”).

²⁴³ Al no ser públicas (ver definición de vía urbana en el Anexo I) la policía local no podría denunciar y el alcalde sancionar las infracciones que se pudiesen cometer en las vías privadas de un centro comercial. Sin embargo, el

04 de abril de 2017, el Jefe de la Unidad de Ordenación Normativa de la DGT hace la siguiente interpretación en un escrito dirigido a la JPT de Madrid ante las dudas planteadas por la policía local de Leganés.

“La competencia municipal entendida territorialmente en materia sancionadora no debe circunscribirse dentro de poblado a un concepto meramente restrictivo, el cuál haría referencia a que sólo serían sancionados aquellos hechos punibles que se den en vías urbanas, entendida ésta, como toda vía pública situada dentro de poblado, excepto travesía (...).

Por lo tanto, es criterio de esta Unidad, que aquellas denuncias formuladas por agentes de la policía local en relación con las infracciones cometidas en los aparcamientos de uso público, dentro de poblado, son perfectamente encuadrables dentro del artículo 2 de la Ley de Seguridad Vial y su tratamiento, y en su caso, imposición de las sanciones corresponde al Ayuntamiento donde se realice el hecho punible, de acuerdo con el artículo 7, apartado a) de la Ley de Seguridad Vial”.

*Esta interpretación de la Unidad de Ordenación Normativa de la DGT es posterior a la Sentencia nº 25/2016 del Juzgado Contencioso Administrativo nº. 1 de Barcelona que contradice su contenido. La sentencia se ocupa de un vehículo indebidamente estacionado en una plaza reservada a personas con discapacidad y que estén en posesión de la tarjeta o título habilitante que le autoriza a hacerlo. En la sentencia se señala en su FJ 5 que “la infracción de las normas del buen uso y funcionamiento del **aparcamiento del centro comercial privado no constituye una infracción en materia de tráfico y seguridad vial cometida en las vías o espacios públicos urbanos de titularidad municipal**. Sin perjuicio, de las potestades y derechos que le corresponden al titular de las instalaciones privadas para garantizar el efectivo cumplimiento por terceros de dichas normas de buen uso y funcionamiento en sus relaciones “interprivatos”. Y sin perjuicio de las responsabilidades de todo orden incluso patrimoniales extracontractuales que pudieran corresponder a los usuarios de las instalaciones por el uso indebido o incorrecto de las mismas”. La argumentación de la Sentencia se centra en la falta de competencia sancionadora de los municipios en las vías que no sean de su titularidad y de carácter urbano y por ello considera nula de pleno derecho la actuación administrativa del Ayuntamiento y revoca la sanción pecuniaria impuesta. Indica que no corresponde al Ayuntamiento corregir tal actuación, por muy rechazable que sea sino “al titular de dichas instalaciones privadas”.*

Lo que podemos deducir es que únicamente si los terrenos estuvieran cedidos al Ayuntamiento, prestados o bajo la responsabilidad y disponibilidad plena del mismo, podría decirse que se podría aplicar el art. 7 TRLTSV sobre competencias municipales, de lo contrario, las sanciones serían nulas de pleno derecho por incompetencia manifiesta.

La Sentencia SAP núm. 165/2014, de 10 de marzo, de la Sección 3ª de Girona, concluye que las vías interiores de un camping, en cuanto que por las mismas circulan los vehículos de sus ocupantes y visitantes, sin estar destinadas exclusivamente al uso de los propietarios del mismo y sus dependientes, son públicas y se aplica el Código Penal si se conduce un vehículo de motor que se ha hurtado y además si se carece de permiso de conducción se están cometiendo dos delitos.

El “Diario de Navarra” publica el 26.01.2021 una resolución semejante dictada por la Sección Segunda del Tribunal Administrativo de Navarra (TAN), en el mes de diciembre, que anuló la multa a un conductor que aparcó en una plaza de personas con discapacidad en un hipermercado de Pamplona. Si bien el TAN asegura que la Policía Municipal no tiene competencia sancionadora en un suelo de titularidad privada, algunos juristas discrepan y sostienen que la Ley de Seguridad Vial y el Reglamento General de Circulación establecen que las normas de tráfico rigen en cualquier vía abierta al uso público. El TAN estimó el recurso presentado por un conductor contra la multa de 200 euros que le impuso el Ayuntamiento de Pamplona al considerar que la parcela en la que se asienta el hipermercado, es de titularidad privada, por lo que a según el criterio del TAN la Policía Municipal no tendría capacidad sancionadora.

Sin embargo, el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo de Pamplona aceptó el recurso de alzada y anuló la resolución del Tribunal Administrativo de Navarra. El Juzgado da la razón al Ayuntamiento ya que “a través de sus agentes de policía tiene competencia para la sanción impuesta” y recalca que la el lugar de la infracción, aunque sea privado “es usado por una comunidad indeterminada de usuarios, es decir, de uso común”. La sentencia del juzgado es firme y no cabe recurso ordinario alguno. El juzgado considera que “a pesar de tratarse de una vía privada, es de uso público general y siendo así se debe entender que tiene competencia para la sanción impuesta”.

Dado que el art. 2 TRLTSV establece que “Los preceptos de esta ley son aplicables en todo el territorio nacional y obligan (...) a los titulares de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios” y estando claro que una ley que impone obligaciones y limitaciones tiene que tener agentes de la autoridad que se ocupen de su cumplimiento, muchos cuerpos policiales optan por denunciar las infracciones en los centros comerciales basándose en el referido artículo, pretendiendo salvar el escollo de la titularidad de la vía, ya que efectivamente son vías de uso privado pero utilizadas por una colectividad indeterminada de usuarios.

Lo que está claro es que los usuarios de esos estacionamientos deben circular respetando la normativa de tráfico. Lo que realmente presenta dudas es si puede sancionarse el incumplimiento de dichas normas. Y no parece tener mucho sentido que la policía local se pueda limitar únicamente a la regulación y ordenación del tráfico por lo que la redacción de la ley debiera mejorarse.

Ante esta contradicción, en caso de que un conductor sin tarjeta habilitante estacione en una plaza para personas con discapacidad en un centro comercial, la solución menos comprometida sería intentar localizar al conductor del vehículo y conminarle para que lo retirara. En el caso de que no se localizara poco más se podría hacer desde el punto de vista coactivo, sin comprometer la legalidad de la actuación. Hasta que alguna norma o la propia jurisprudencia aclaren el *modus operandi* en este tipo de situaciones, la intervención policial en estos casos no debería pasar del plano mediador.

El "CERMI" (Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad), propone añadir un apartado h) al art. 7 del TRLTSV para solucionar esta discrepancia, al menos, en materia de **plazas para discapacitados en estacionamientos privados de uso público**: "h) La regulación mediante ordenanza municipal del control, vigilancia y disciplina de los usos de los estacionamientos reservados para personas con discapacidad ubicados en centros de titularidad privada de uso público y en los estacionamientos de uso público de gestión privada, con el fin de garantizar la movilidad y plena inclusión de los usuarios con discapacidad."

Igualmente propone modificar el apartado 1.j) del art. 94 RGCir: "j) En zonas señalizadas para uso exclusivo de personas con discapacidad, con título habilitante, ubicadas en las vías públicas, en centros de titularidad privada de uso público y en los estacionamientos de uso público de gestión privada y pasos para peatones" y el apartado 2.d) de ese mismo artículo: "En zonas señalizadas para uso exclusivo de personas con discapacidad, con título habilitante, ubicadas en las vías públicas, en centros de titularidad privada de uso público y en los estacionamientos de uso público de gestión privada".

También se están produciendo polémicas innecesarias sobre si la Policía Portuaria puede denunciar infracciones de tráfico dentro de su zona de actuación. El TRLTSV sólo permite la denuncia voluntaria de las infracciones por parte de esta policía que debe ceñir su actividad a la salvaguarda del cumplimiento de la Ley de Puertos y de su propio Reglamento interno.

En setiembre de 2008 se firmó un convenio con el Puerto de Algeciras, con la presencia del Ministro del Interior para permitir el ejercicio del control del tráfico rodado dentro del puerto, por parte de la policía portuaria, utilizando boletines de denuncia de la JPT de Cádiz. La Asociación de Jefes y Directivos de las Policías Locales de Andalucía (Ajdepla) calificó de "ilegal" el convenio señalando que "la Autoridad Portuaria pretende, mediante un simple convenio, revestirlos (a los policías portuarios) de potestades sancionadoras genéricas, similares a las que la Policía Local o la Guardia Civil sí poseen por Ley".

El Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (BOE núm. 253, de 20 de octubre) establece en su art. 296 que "...el personal de la Autoridad Portuaria, debidamente cualificado y adscrito al Servicio de Policía, a cuyo efecto **tendrá la consideración de agente de la autoridad de la Administración portuaria** en el ejercicio de las potestades públicas recogidas en la presente ley, sin perjuicio de la obligación de colaborar siempre que sea preciso con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad".

²⁴⁴ Cientos de Ayuntamientos de toda España, de los cuales 40 en Galicia, no cumplen con la obligación de notificar a las JPT las infracciones que comportan la pérdida de puntos. El diario "La Opinión" de A Coruña, en su edición del 12.01.2024 destaca que desde 2006, con la modificación del Texto Articulado de la Ley de Seguridad Vial, las administraciones locales están obligadas a comunicar a la DGT las sanciones penalizadas con la retirada de créditos del permiso de conducir. Continúa diciendo el diario, que este incumplimiento puede suponer la comisión de un presunto delito de prevaricación omisiva, según advierte la fiscal de Seguridad Vial en Galicia, Paula Grau, cuando se trata de una actuación "voluntaria o pertinaz". En este caso, la pena a la que se enfrentan los alcaldes díscolos va desde una multa y la suspensión de empleo y sueldo hasta la inhabilitación. La responsable de la DGT en la comunidad gallega recordaba que "la comunicación de la detracción de puntos de las infracciones cometidas en las vías urbanas es una obligación legal para los alcaldes, derivada de su competencia para denunciar y sancionar en esas vías, tal y como se establece en la Ley de seguridad vial (artículo 7)". "No es potestativo", les advertía en declaraciones a este diario. "Las infracciones —sentenciaba— son objeto de su correspondiente procedimiento sancionador autónomo. Los puntos, aunque se reflejen en un texto de una sanción, son pérdida de confianza y reproche por determinadas conductas, graves y muy graves contrarias a la seguridad vial".

b) La regulación mediante ordenanza²⁴⁵ municipal²⁴⁶ de circulación²⁴⁷, de los usos de las vías urbanas²⁴⁸, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos²⁴⁹ entre

²⁴⁵ Se han dado casos de ayuntamientos en los que el alcalde mediante un bando ha procedido a peatonalizar calles y esa medida excede los cometidos legalmente atribuidos al bando municipal, debiendo adoptarse por el pleno mediante la correspondiente ordenanza.

²⁴⁶ **Las ordenanzas municipales** deben tener presente siempre el art. 93.2) RGCir: “En ningún caso podrán las ordenanzas municipales **oponerse, alterar, desvirtuar o inducir a confusión** con los preceptos de este reglamento”.

La aprobación de las Ordenanzas y Reglamentos municipales, en general, se deben ajustar al procedimiento recogido en el art. 49 de la Ley Reguladora de las Bases de Régimen Local de 1985 (LRBRL).

Tradicionalmente se habla de “Ordenanzas” para referirse a las normas municipales con efectos sobre los ciudadanos y de “Reglamentos” para las normas internas, de autoorganización. Sin embargo se trata de dos términos que expresan una misma realidad jurídica: son normas de naturaleza reglamentaria elaboradas por el Pleno de un Ayuntamiento.

Los reglamentos deben contener la materia que regulan, las personas encargadas de aplicarlo, aspectos permitidos o prohibidos, sanciones, fórmulas para su revocación, entre otros aspectos.

Si una Ordenanza municipal es invalidada judicialmente en alguna de sus partes, mientras la sentencia no sea firme se puede seguir sancionando en base a ella. Si adquiriese firmeza las multas impuestas en base a las disposiciones anuladas podrían ser consideradas nulas, ya que se basaban en una normativa que el tribunal ha declarado nula en algunos aspectos.

El plazo para reclamar los ingresos indebidos son 4 años para aquellas sanciones que hayan devenido firmes y se hayan abonado.

En las multas y sanciones en tramitación se deben respetar los plazos del procedimiento sancionador administrativo. En este caso, se debe alegar en los recursos la sentencia que anuló parte de la Ordenanza. Los sancionados afectados deberán presentar, en caso de confirmarse la sentencia, varios documentos: una copia de la sanción o de la resolución sancionadora y un justificante de pago si la multa ya ha sido abonada.

²⁴⁷ Véase la Instrucción PROT 2023/14 de 11.07.2023 sobre el estacionamiento de autocaravanas.

²⁴⁸ Concede amplia autonomía a los ayuntamientos para ordenar y regular el tráfico en el casco urbano. Debería ser obligatoria una ordenanza tipo para todos los municipios con flexibilidad en ciertos casos. Cuando la norma variase de la ordenanza tipo deberían colocarse señales informativas alertando a los conductores de las diferencias que se aplican en esa localidad.

A veces las diferencias tan notables entre las diferentes ordenanzas municipales, parecen retrotraernos a 1909, cuando el Convenio Internacional relativo a la circulación de automóviles firmado en París, dispuso que, al entrar a un país, los gobiernos le podían entregar al conductor un extracto de las normas de tráfico para su conocimiento.

²⁴⁹ Aunque la Ley huye del término “aparcar” como sinónimo o sustituto de “estacionar”, sin embargo, emplea con naturalidad, el término “aparcamiento” dos veces en este apartado y la palabra “aparcados” en el siguiente.

Dado que la Ley 40/2002, de 14 de noviembre (BOE núm. 274, de 15 de noviembre), reguladora del contrato de aparcamiento de vehículos se refiere al abono de un precio por tener estacionado un vehículo en un local o recinto, podría legislarse en el futuro que “estacionamiento” siempre se refiriese a lugares gratuitos y “aparcamiento” a lugares de pago.

Sería interesante que concretase si una empresa privada o un discapacitado puede solicitar una reserva de estacionamiento permanente o por cierto tiempo por motivos de trabajo o desplazamiento. El ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna facilita un impreso para solicitar este tipo de reserva, de acuerdo con lo dispuesto en la Ordenanza municipal de tráfico.

Debemos tener en cuenta que, aunque no figure en la Ordenanza Municipal de Movilidad, los ayuntamientos deben acatar el art. 35 de la Orden TMA/851/2021, en lo que se refiere a zonas de estacionamiento para personas de movilidad reducida (PMR).

todos los usuarios²⁵⁰ con la necesaria fluidez del tráfico rodado²⁵¹ y con el uso peatonal de las calles²⁵², así como **el establecimiento de medidas de estacionamiento²⁵³ limitado²⁵⁴**,

²⁵⁰ El sistema no está funcionando adecuadamente ya que son innumerables los conductores que ponen dos veces consecutivas un ticket para poder estar más tiempo y de esa forma evitar ser multados. Por eso no se puede decir que "se garantiza la rotación" de los "aparcamientos". Se están generalizando nuevos parquímetros en los que se escribe el número de la matrícula en una pantalla. El controlador conecta su PDA al parquímetro y comprueba si los conductores han abonado el estacionamiento. En muchos lugares todavía, al no ser notificados convenientemente se puede dar el caso, tal como señala "www.pyramid consulting" en su sitio web, de que una persona multada solicite a otra que abandona el estacionamiento que le entregue su ticket para aportarlo al hacer el recurso contra la multa impuesta, comunicando en el escrito de alegaciones que el suyo apareció en el suelo dentro del vehículo, seguramente porque alguien u otro vehículo lo sacudió, o que estando en el salpicadero no lo vio el controlador.

²⁵¹ El Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana (BOE núm. 221 de 15 de setiembre) establece, para favorecer la construcción de garajes y aparcamientos, que "Sólo se admitirá en situación al aire libre, aneja a la red viaria, un máximo del 50 por 100 del número total de plazas de aparcamiento previstas en el Plan Parcial".

La página web alemana <https://www.jumpradio.de>, informa el 01.03.2019 que ya funciona en más de 1000 localidades alemanas una aplicación de móvil "Wegeheld" que permite que los particulares puedan denunciar a quienes estacionan mal y enviar esa información a las autoridades.

²⁵² Aunque se refiere a la peatonalización de las calles también puede abarcar la colocación de terrazas en las vías públicas. Para poder disponer de una terraza se tiene que solicitar la correspondiente licencia de ocupación de la vía pública al ayuntamiento indicando a que local va asociada. Si se concede se envía al titular una resolución autorizando la instalación e indicando las mesas, sillas, horario y temporada. Muchas veces se conceden una serie de mesas y unos metros de espacio y se ocupa más de lo autorizado o no se deja el espacio necesario para que otras personas las crucen o las rodeen. Cuando se producen ruidos, los Tribunales de Justicia vienen declarando con reiteración éstos inciden perniciosamente sobre el derecho fundamental a la inviolabilidad del domicilio (art.18.1 CE), y los derechos constitucionales a la protección de la salud (art.43), a un medio ambiente adecuado (art.45), y a una vivienda digna (art.47), por lo que resulta ineludible su protección por parte de los poderes públicos. Los ayuntamientos deberían tener la obligación de publicar en su página web las licencias concedidas y sus características (número de mesas, metros cuadrados autorizados, etc.) y explicar si fueron concedidas por motivos de fiestas locales o ferias, por temporadas concretas o de forma permanente. En cualquier caso, debieran de estar convenientemente señalizadas, al menos, como zonas 20.

Recordemos que el art. 10.2 del TRLTSV y el 4 del RGCir prohíben realizar instalaciones en la vía pública sin la correspondiente autorización municipal.

²⁵³ Para conocer el tamaño de las plazas de estacionamiento debemos acudir al art. 7a) del Anexo del Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana (BOE núm. 221, de 15 de setiembre) que establece que las medidas mínimas son 2,20 x 4,50 m. Posteriormente la Orden ministerial de 16.07.1987, por la que se aprueba la norma 8.2-IC sobre marcas viales (BOE del 4 de agosto y 29 de setiembre) establece en su punto 3.7.2 una anchura mínima de 1,80 a 2,50, dejando la longitud variable, pero se debe tener en cuenta que estando las dos normas vigentes tiene mayor jerarquía el Real Decreto, por ello este último es el que regula ese tamaño. Hoy en día son ordenanzas o instrucciones municipales relacionadas con el Plan General de Ordenación Urbana las que regulan el tamaño de las plazas y muchos ayuntamientos han decidido establecer diferentes medidas en función del tamaño del vehículo, asignando un cupo a cada tipo: pequeño, mediano y grande.

Es de lamentar que las disposiciones municipales no citen la normativa que les permite fijar estos tamaños y también es lamentable que el legislador no haya establecido unas medidas iguales para todo el país, apoyándose en el art. 149.1.21) CE que establece que el Estado tiene la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

²⁵⁴ La Ordenanza de Movilidad de Madrid de 05.10.2018 es muy exigente en la rotación de estacionamientos. Así su artículo 47.2 establece que se prohíbe el estacionamiento en un mismo lugar de la vía pública durante más de cinco días consecutivos, a cuyo efecto sólo se computarán los días hábiles y que en todo caso, el propietario del vehículo tendrá la obligación de cerciorarse por sí, o por cualquier otra persona o medio, de que su vehículo no se encuentra indebidamente estacionado como consecuencia de cualquier cambio de señalización u ordenación del tráfico; para hacerlo, dispondrá de un máximo de cuarenta y ocho horas consecutivas, a cuyo efecto sólo se computaran los días hábiles (placas móviles por mudanzas, procesiones, etc.).

con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos²⁵⁵, prestando **especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad**²⁵⁶ que tienen reducida su movilidad²⁵⁷ y que utilizan vehículos²⁵⁸, todo ello con el fin de favorecer su integración social²⁵⁹.

²⁵⁵ El incumplimiento de la Ordenanza Municipal que limita el tiempo de estacionamiento originará un procedimiento sancionador que se incoará de oficio por la autoridad competente que tenga noticias del hecho o mediante denuncia formulada por la policía local. Asimismo, se podrá incoar un procedimiento por la autoridad competente como consecuencia de denuncia formulada por cualquier persona que tenga conocimiento de este hecho, según dispone el art 3 del Reglamento de Procedimiento Sancionador en materia de tráfico. Los agentes de la ORA no son agentes de la autoridad y por lo tanto no dan "fe" de lo sucedido, pero es erróneo pensar que los vigilantes de la ORA no pueden denunciar las infracciones de estacionamiento. El art. 4.2) del Reglamento del Procedimiento Sancionador en Materia de Tráfico, señala que: "... Cualquier persona podrá, igualmente, formular denuncias por hechos que puedan constituir infracciones a los preceptos del Texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial o de sus Reglamentos...". Así pues, «los citados vigilantes denuncian las infracciones que observan a la normativa de tráfico y estacionamientos, conforme al procedimiento de denuncias de carácter voluntario, utilizando para ello un documento denominado "Aviso de denuncia" o similar, que es remitido a la Unidad de Sanciones de Tráfico del Ayuntamiento, al objeto de que se incoe el procedimiento sancionador correspondiente, conforme al citado Real Decreto. Es decir, no figura ninguna multa en ese aviso, ya que no se trata de un boletín de denuncia, pero los vigilantes si informan y, normalmente, sacan fotos de los vehículos como prueba de la infracción observada.

Si no aportan pruebas fotográficas, filmaciones u otros medios tecnológicos, toda denuncia realizada por este personal no debe enervar el principio de presunción de inocencia, ya que dicho personal, al ser particulares, carecen del principio de presunción de veracidad. Así, el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo núm. 17 de Madrid anuló en sentencia 87/2028 de 15 de marzo una multa de 30 euros de este tipo porque no iba acompañada de pruebas documentales que ratificasen la infracción denunciada. Vulneraba la presunción de inocencia al no haber pruebas que concluyesen que el coche estuviese aparcado a la hora que indicaba la sanción.

Es decir, los vigilantes de la ORA (o similar) al hacer una denuncia voluntaria solo tendrían validez si el resto de circunstancias concurrentes atribuyen verosimilitud bastante, por lo que el Juzgado declara que se debe incorporar a la denuncia de forma imperativa una imagen del vehículo.

²⁵⁶ El Consejo de la Unión Europea, a través de la Recomendación de 4.06.1998 (98/376/CE), señaló que era necesario el reconocimiento mutuo por los Estados miembros de la Unión Europea de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad con arreglo a un modelo comunitario uniforme, de manera que dichas personas pudieran disfrutar en todo el territorio comunitario de las facilidades a que da derecho la misma con arreglo a las normas nacionales vigentes del país en que se encuentren.

El Real Decreto 1056/2014 por el que se regulan **las condiciones básicas de emisión** y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad, indica que podrán obtener la tarjeta de estacionamiento aquellas personas físicas que tengan reconocida oficialmente la condición de persona con discapacidad, y en cualquier caso tendrán la consideración de personas con discapacidad aquellas a quienes se les haya reconocido un grado de discapacidad igual o superior al 33 por ciento. Se considerará que presentan una discapacidad en grado igual o superior al 33 por ciento los pensionistas de la Seguridad Social que tengan reconocida una pensión de incapacidad permanente en el grado de total, absoluta o gran invalidez, y a los pensionistas de clases pasivas que tengan reconocida una pensión de jubilación o de retiro por incapacidad permanente para el servicio o inutilidad.

Pero además este Real Decreto establecía que debían tener movilidad reducida, conforme al anexo II del Real Decreto 1971/1999 (derogado) de procedimiento para el reconocimiento, declaración y calificación del grado de discapacidad (este anexo no es adecuado ya que se ocupa de los discapacitados que necesitan ser asistidos por otra persona y no siempre es así) o que muestren en el mejor ojo una agudeza visual igual o inferior al 0,1 con corrección, o un campo visual reducido a 10 grados o menos, dictaminada por los equipos multiprofesionales de calificación y reconocimiento del grado de discapacidad.

El Real Decreto 1971/1999 fue sustituido por el Real Decreto 888/2022, de 18 de octubre, por el que se establece el procedimiento para el reconocimiento, declaración y calificación del grado de discapacidad. El objeto de este último Real Decreto es "... la regulación del procedimiento para el reconocimiento, declaración y calificación del grado de discapacidad, el establecimiento de los baremos aplicables, así como la determinación de los órganos competentes, todo ello con la finalidad de que la evaluación del grado de discapacidad que afecte a la persona sea uniforme en todo el territorio del Estado, garantizando con ello la igualdad de condiciones para el acceso de la ciudadanía a los derechos previstos en la legislación".

Lo que no puede hacer un ayuntamiento es obligar a que las personas con discapacidad que quieran estacionar en los lugares reservados para ellas, tengan que obtener una tarjeta adicional otorgada por aquel organismo. Así

el TSJ de Castilla-La Mancha, Sala de lo Contencioso-administrativo, en Sentencia 173/2022 ha estimado el recurso contencioso-administrativo contra la Ordenanza Municipal de Circulación del Ayuntamiento de Almansa, aprobada por acuerdo del Pleno de 31 07.2020, y ha declarado la nulidad de su art. 65, titulado “Tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida” y de dos párrafos del art. 45, rubricado “Estacionamiento de vehículos con tarjeta de accesibilidad”.

Considera que estos preceptos, que prevén la necesidad de obtener una tarjeta de autorización especial concedida por el Ayuntamiento para estacionar en los lugares especialmente reservados para personas con movilidad reducida, vulneran el RD 1056/2014, en concreto su art. 7.1 y su DT 3.^a, por ser contrarios a la finalidad de la norma y determinar una restricción inasumible al ejercicio de los derechos que recoge ese art. 7.1 para los titulares de la tarjeta de estacionamiento regulada en el RD (tarjeta azul), válida en todo el territorio nacional.

El Real Decreto 1056/2014 también señala que podrán obtener la tarjeta de estacionamiento las personas físicas o jurídicas titulares de vehículos destinados exclusivamente al transporte colectivo de personas con discapacidad al que se refiere la Ley 39/2006, de 14 de diciembre, de promoción de la autonomía personal y atención a las personas en situación de dependencia, así como los servicios sociales a los que se refiere el texto refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre.

Igualmente podrán obtener la tarjeta de estacionamiento las personas físicas o jurídicas que así lo tengan expresamente reconocido en la normativa autonómica o local.

Las Comunidades Autónomas están desarrollando esta legislación básica y creando registros autonómicos de tarjetas de estacionamiento para personas con movilidad reducida. En dicho Registro, que tiene carácter supramunicipal, normalmente, deberán inscribirse obligatoriamente todas las tarjetas concedidas, renovadas, así como suspendidas, caducadas y retiradas por los ayuntamientos de la Comunidad Autónoma. Los Ayuntamientos también, en general, no pueden conceder y expedir dicha tarjeta, sin consultar previamente con dicho Registro Autonómico, que será el órgano encargado de facilitar el número de la Tarjeta de estacionamiento conforme a la tipología que corresponda, para su control.

Véase, por ejemplo, la ORDEN 2/2017, de 1 de junio, de la Vicepresidencia y Conserjería de Igualdad y Políticas Inclusivas, por la que se crea y regula el Registro Autonómico de Tarjetas de Estacionamiento para Personas con Movilidad Reducida de la Comunidad Valenciana (Diari Oficial de la Generalitat Valenciana núm. 8068 de 22.06.2017).

²⁵⁷ Algunas medidas tomadas por los ayuntamientos han sido, además de hacer peatonales algunas calles, rebajar aceras (en cumplimiento de los artículos 9, 10, 14, 19 y 49 CE, y del Real Decreto Legislativo 1/2013. (personas con discapacidad) y construir puentes peatonales con amplias rampas aptas para sillas de ruedas.

²⁵⁸ Vemos como la Ley, a diferencia del RGV, no obliga a que el discapacitado sea conductor, basta con que sea usuario, para beneficiarse de los estacionamientos para personas con discapacidad. Para indicar que es un vehículo de una persona discapacitada no basta con la señal V-15, contemplada en el Reglamento General de Vehículos (Anexo XI del RD. 2822/1998) donde dice:

“1. Indica que **el conductor del vehículo** es un **minusválido** que se desplaza con dificultad y que, por tanto, puede beneficiarse de las facilidades que se le otorguen con carácter general o específico.

2. Esta señal consistirá en dos placas colocadas respectivamente, una en la parte anterior y otra en la parte posterior del vehículo”.

Es imprescindible que el vehículo cuente con la tarjeta de estacionamiento especial expedida por el Ayuntamiento. El TRLTSV parece permitir que el vehículo pueda ser conducido por una persona que no sea discapacitada siempre que vaya a ser utilizado por un discapacitado. Por ello podría ser posible que una persona estacionase un vehículo con la señal V-15 y la autorización municipal para ir a un domicilio y ayudar a bajar a un discapacitado que va a utilizar el vehículo. Lo que sería poco correcto es que, por ejemplo, fuese a un bar a consumir un café mientras espera que alguien baje al discapacitado.

En Italia la Sentencia de casación civil 1292 de 22/01/2008, establece: «La tarjeta de discapacitado expedida por los ayuntamientos a las personas discapacitadas con una capacidad de deambulación significativamente reducida es estrictamente personal, es válida desde el momento de su expedición y **no está vinculada a un vehículo concreto**».

²⁵⁹ Hace años se utilizaban los términos “inválidos” “lisiados”, “impedidos”, “tullidos”, “paralíticos” o incluso “inútiles”. El art. 17 RGCir aún se refiere a “personas manifiestamente impedidas” y el art. 91.2.d) a “disminuidos físicos”. En los artículos 94.1.j) y 94.2.d) RGCir aun se sigue utilizando el término “minusválido”.

Estos conceptos aún siguen utilizándose en la **Convención sobre Circulación Vial de Viena** de 1968, en su versión consolidada de 2006 donde señala en su Anexo V, 60.b): “**Los coches de inválidos**, es decir, los pequeños automóviles especialmente proyectados y contruidos -y no solamente adaptados- para el uso de personas que padezcan **algún defecto o incapacidad físicos** y que sólo sean utilizados normalmente por esas personas”.

c) La inmovilización²⁶⁰ de los vehículos en vías urbanas cuando no dispongan de título que habilite el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o excedan de la autorización concedida hasta que se logre la identificación de su conductor²⁶¹.

La retirada de los vehículos²⁶² de las vías urbanas²⁶³ y su posterior depósito²⁶⁴ cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación²⁶⁵, o se encuentren

*Esta definición se corresponde con la que figura en el Anexo I del TRLTSV: "11. Vehículo para personas de movilidad reducida. Vehículo cuya tara no sea superior a 350 kilogramos y que, por construcción, no puede alcanzar en llano una velocidad superior a 45 km/h, proyectado y construido especialmente (y no meramente adaptado) para el uso de **personas con alguna disfunción o incapacidad física**".*

En épocas más recientes estos términos fueron sustituidos por "minusválidos", "discapacitados", "discapacitados motrices" o como figura en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres por "personas con capacidad reducida".

La tendencia actual es utilizar los términos "personas con discapacidad" (denominación utilizada por la ONU en la "Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con discapacidad", aprobada en 2006), "personas con movilidad reducida" o "personas con diversidad funcional" (propuesto por el Foro de Vida Independiente) o como sugirió el pedagogo Carlos Egea "mujeres y hombres con funcionalidad diversa".

El 15.02.2024 se modificó el art. 49 CE y se sustituyó el término "disminuidos físicos" por "personas con discapacidad".

²⁶⁰ El término "inmovilización" no está definido en la Ley y por ello tenemos que suponer que se refiere al clásico cepo, a un dispositivo semejante o a un precinto. No existe previsión legal o reglamentaria que indique que dispositivos o mecanismos se pueden utilizar para llevar a cabo la inmovilización. El art. 25 RGCir señala que la "inmovilización" se llevará a cabo **mediante su precinto u otro procedimiento efectivo que impida su circulación**. No basta pues con retirar la llave de contacto, sino que el agente debe asegurarse de que el vehículo no pueda circular. La inmovilización nunca debe obstaculizar la circulación por lo que hay que elegir un lugar adecuado.

En algunos países, como en Argentina, los agentes de tráfico pueden retirar las matrículas a un vehículo que obstruya las vías públicas, que impida el tráfico de vehículos o que permanezca estacionado delante de las paradas de servicio público. Como medida más grave se contempla la retirada del vehículo.

²⁶¹ Debía señalar un tiempo máximo para esta inmovilización hasta su retirada al depósito ya que pueden pasar mucho tiempo antes de lograr la identificación del conductor. La Guardia Civil suele hacer la inmovilización en el domicilio del titular.

²⁶² El servicio de grúa municipal no tiene competencias para entrar en una plaza de garaje privada de una comunidad de propietarios para retirar un vehículo, aunque esté mal estacionado. Una solución podría ser que la propia comunidad, tras su aprobación en junta (aunque le corresponderían al titular de la plaza de garaje hacer frente a los gastos de sacarlo a la vía pública), pudiera recabar los servicios de una empresa privada para que procediera a retirar el vehículo.

²⁶³ Al no incluir la frase "de su titularidad" significa que la grúa municipal podría acudir a un centro comercial a requerimiento de éste o de un particular afectado, para retirar un vehículo que obstaculice la circulación dentro de las vías privadas del mismo.

²⁶⁴ La inmovilización en sí misma no tiene tasa. Lo que sí tiene gastos es el traslado y depósito del vehículo y los ayuntamientos recogen esta posibilidad en sus Ordenanzas de Tráfico con un texto semejante al siguiente: "Los gastos que se originen como consecuencia de la inmovilización del vehículo, serán por cuenta del titular, que deberá abonarlos o garantizar su pago como requisito previo a levantar tal medida, sin perjuicio del derecho de defensa que le asiste y de la posibilidad de repercutirlo sobre la persona responsable que haya dado lugar a que la Administración adopte dicha medida".

²⁶⁵ El art. 91 RGCir considera, entre otros, como paradas o estacionamientos en lugares peligrosos o que obstaculizan gravemente la circulación los que constituyan un riesgo u obstáculo a la circulación: k) Cuando el estacionamiento se efectúe en espacios prohibidos en vía pública calificada de atención preferente, específicamente señalizados. Es decir, no está prohibido parar o estacionar en esas vías, salvo en los tramos en que esa prohibición esté señalizada. Lo preocupante es que no existe una señal unificada en toda España sobre cómo debe ser la señalización de ese tipo de vías y cada ayuntamiento lo resuelve como lo estima oportuno, llevando la confusión a los forasteros que visitan la localidad.

incorrectamente aparcados²⁶⁶ en las zonas de estacionamiento restringido²⁶⁷, en las condiciones previstas²⁶⁸ para la inmovilización en este mismo artículo. Las bicicletas²⁶⁹ sólo podrán ser retiradas y llevadas al correspondiente depósito si están abandonadas²⁷⁰ o si,

²⁶⁶ Aquí parece haberse despistado, de nuevo, el legislador ya que "aparcar" y "aparcamiento" son términos que se evitan en la ley y en sus reglamentos de desarrollo.

El legislador exige para que se produzca la retirada que el vehículo se encuentre en una zona de estacionamiento restringido, es decir, si una persona lo estaciona en un carril de sentido contrario puede ser sancionado por haber cruzado la vía estando prohibido hacerlo, pero si no molesta a la circulación no se debe utilizar la grúa para proceder a su depósito y además respecto a la sanción, en este caso, habría la duda de si lo dejó allí, por ejemplo, una grúa o si fue empujado allí, sin poner el motor en marcha, a causa de una avería.

²⁶⁷ Ver apartado siguiente y artículo 85 g) de esta ley, y el artículo 93 del RGCir. Se modificó este apartado con la Ley 5/1997, de 24 de marzo, permitiendo la retirada de los vehículos en infracción leve, ya que los conductores no respetaban las zonas de estacionamiento restringido, al no dar fe las denuncias formuladas por los vigilantes de la O.R.A., ya que éstos no tienen la condición de Agentes de la Autoridad. El artículo 105 g) de la ley señala: "Cuando un vehículo permanezca estacionado en lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria sin colocar el distintivo que lo autoriza, o cuando se rebase el triple del tiempo abonado conforme a lo establecido en la Ordenanza Municipal".

²⁶⁸ Aquí el legislador utiliza una frase hecha: "en las condiciones previstas para la inmovilización del mismo" para redondear un apartado sin fijarse en su significado. Se puede entender que esas condiciones se puedan aplicar al estacionamiento en una plaza reservada para discapacitados o en las zonas con limitación horaria o para residentes, porque de alguna forma hay que acreditar la posesión de un título que habilite para ello, pero no es de aplicación, por ejemplo, para las zonas de carga y descarga ya que ahí no se requiere ningún título.

²⁶⁹ Debiera decir: "Las bicicletas y otros ciclos" o simplemente "ciclos" ya que un triciclo no podría ser retirado. Las bicicletas no son inmovilizadas sino, en los casos que procede, retiradas y llevadas al depósito. Es lógico, ya que pueden ser movidas con facilidad y desplazadas a donde no molesten a otros usuarios.

²⁷⁰ Es necesario que el Reglamento General de Circulación aclare lo que se entiende por "abandonada". El TRLTSV sólo se ocupa de vehículos abandonados en el art. 106, aunque sin calificarlos con ese nombre. También el vehículo puede estar abandonado por su titular, pero puede haber una o más personas que aprovechen el abandono para vivir en él.

La jurisprudencia ha venido manteniendo una amplio concepto de domicilio respecto al derecho fundamental del artículo 18.2 de la Constitución, incluyendo en la noción el lugar o espacio cerrado donde una persona desarrolla su vida privada, bien sea de modo permanente o transitorio, abarcando incluso un vehículo que es utilizado como albergue de alguien, sin que la humildad o modestia del hábitáculo pueda servir de excusa para negar tal condición y sin que haya de tenerse en cuenta la legitimidad o ilegitimidad de tal ocupación (SSTS de 26 de junio y 15 de diciembre de 1994, de 4 y 25 de abril de 1995 y de 23 de septiembre de 1997). En estos casos el ayuntamiento debe invitar al abandono del vehículo a través de la policía local o mediante la mediación de sus servicios sociales y si no lo consiguiese acudir a la vía judicial.

estando amarradas²⁷¹, dificultan la circulación de vehículos o personas²⁷² o dañan el mobiliario urbano.

Igualmente, **la retirada²⁷³ de vehículos en las vías interurbanas** y el posterior depósito de éstos, en los términos que reglamentariamente se determine²⁷⁴.

²⁷¹ Eso implica que los agentes de la autoridad, si se dan las condiciones de este apartado, pueden reventar el candado o, si fuese necesario, utilizar una cizalla para cortar las cadenas que sujetan una bicicleta al mobiliario urbano, pero hubiese sido más correcto que esta autorización estuviese expresamente contemplada en la Ley. Debemos tener en cuenta que las compañías de seguros no cubren aquellos objetos que estén sin "bloquear", es decir, todo lo que se pudiera desmontar sin excesivas complicaciones, como por ejemplo las ruedas o el cuadro, debería estar amarrado a algo fijo, aunque el cambio (muy caro) o las horquillas de la suspensión (también muy caras) no hay manera de aferrarlas a nada. Las bicicletas al no exigírseles seguro suelen estar incluidas en el seguro de la vivienda si se tiene contratado este último.

Realmente los ayuntamientos debieran de disponer de suficientes zonas de estacionamiento para las bicicletas y en su caso, autorizar en la Ordenanza Municipal de Movilidad, que se puedan amarrar las bicicletas al mobiliario urbano. El art. 48 de la Ordenanza Municipal de Movilidad Sostenible de Madrid establece que los vehículos de dos ruedas, ciclomotores y motocicletas de tres ruedas y vehículos de movilidad urbana no pueden ser anclados a elementos de señalización, elementos vegetales, bancos, marquesinas ni a otros elementos de mobiliario urbano. Excepcionalmente, además de a las horquillas y elementos aparcabicicletas de las reservas habilitadas al efecto, las bicicletas y VMU (Vehículos de movilidad urbana), que vienen a ser los VMP, de tipo A y B pueden anclarse a vallas o elementos de mobiliario delimitadores de espacios u otros elementos de mobiliario cuando el estacionamiento y el anclaje cumpla los siguientes requisitos:

- a) No afecte a la funcionalidad o al acceso necesario a los mismos.
- b) No implique deterioro del patrimonio público.
- c) No dificulte ni impida la realización por los servicios municipales de tareas de mantenimiento o reparación de tales elementos delimitadores y de mobiliario urbano.

La Asociación Conbici (Coordinadora en defensa de la bici) ha editado un interesante manual sobre aparcamiento de bicicletas: <https://conbici.org/estado-de-la-bici/infraestructuras/manual-de-aparcamientos-de-bicicletas>.

Lo que no parece adecuado es que si no molesta pueda permanecer amarrada a una farola durante meses.

²⁷² La Orden TMA/851/2021 indica en su art. 5: "Se consideran itinerarios peatonales accesibles aquellos que garantizan el uso y la circulación de forma segura, cómoda, autónoma y continua de todas las personas. Siempre que exista más de un itinerario posible entre dos puntos, y en la eventualidad de que no todos puedan ser accesibles, se habilitarán las medidas necesarias para que el recorrido del itinerario peatonal accesible no resulte en ningún caso discriminatorio, ni por su longitud, ni por transcurrir fuera de las áreas de mayor afluencia de personas". Este itinerario según el apartado 2.b) de este artículo, debe poseer en todo su desarrollo una anchura libre de paso no inferior a 1,80 m, que garantice el giro, cruce y cambio de dirección de las personas independientemente de sus características o modo de desplazamiento y en el punto 2.c) de ese mismo artículo establece que poseerá una altura libre de paso no inferior a 2,20 m.

²⁷³ Véase el art. 85 de esta Ley (retirada y depósito del vehículo).

Con respecto al tratamiento residual, ese mismo artículo de la Ley exige que lleve estacionado más de un mes en el mismo lugar y que presente desperfectos que hagan imposible su desplazamiento por sus propios medios o le falten las placas de matrícula, y ese no sería muchas veces el caso, entre otros motivos porque carece de matrícula.

Normalmente, las autoridades proceden a la retirada de un vehículo de la vía pública cuando se detecta que un vehículo está abandonado (por información de los agentes o por los avisos que llegan a un teléfono o a una aplicación municipal), realizan un acta de inicio y, al cabo de un mes, se comprueba que el turismo sigue en el mismo lugar y en el mismo estado de abandono. A continuación, se realiza un acta de finalización con el que se traslada por fin a uno de los depósitos municipales.

²⁷⁴ El Anexo I del RGV, declara vigente la Orden del Ministerio de Gobernación de 14 de febrero de 1974 (BOE núm. 48, del 25 de febrero), sobre retirada y depósito de los automóviles abandonados. La Orden dispone en su artículo 2) que "En todos los municipios deberá existir al menos un lugar dispuesto para el depósito de vehículos previsto en el Código de la Circulación, sin perjuicio de que los Jefes Provinciales de Tráfico y los Alcaldes puedan ejercitar la facultades que les confiere el apartado II del artículo 292 del citado Texto Reglamentario" mientras que el artículo 3) establece que "Siempre que los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico encuentren en la vía pública o en sus inmediaciones un vehículo, o restos de un vehículo, abandonado, lo comunicarán con expresión de las circunstancias que concurran, a la Jefatura de Tráfico de la Provincia, si se trata de vías interurbanas.

²⁷⁵ (Retirada de vehículos en municipios que carecen de grúa municipal o no ha sido contratada su concesión).

d) La autorización de pruebas deportivas cuando discurran íntegra y exclusivamente por el casco urbano²⁷⁶, exceptuadas las travesías²⁷⁷.

e) La realización de las pruebas a que alude el artículo 5.o)²⁷⁸ en las vías urbanas, en los términos que reglamentariamente²⁷⁹ se determine.

f) El cierre de vías urbanas cuando sea necesario.

Los indicados agentes comunicarán los hechos a que se refiere el párrafo anterior, que ocurran en vías urbanas o interurbanas, al Alcalde del término municipal en el cual el vehículo abandonado o los restos hubieren sido hallados. El Alcalde ordenará la retirada del vehículo o restos mencionados, disponiendo su depósito en el lugar a que hace referencia el artículo 2º de esta Orden.

La Jefatura de Tráfico también podrá ordenar, a cuenta del municipio, la retirada y depósito de los vehículos o de sus restos hallados en las vías públicas interurbanas cuando los Alcaldes de los respectivos municipios no hubieren llevado a cabo lo dispuesto en el párrafo anterior dentro de un plazo de quince días, contados desde la fecha en que los agentes hubieren comunicado el hecho”.

Además de la legislación de tráfico podemos ver como el art. 2.at) de la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular, establece que los vehículos abandonados tendrán la consideración de residuos domésticos.

Norma que establece la posibilidad, como medida de carácter provisional, del precintado de vehículos (art. 115.1.b de esa misma ley).

²⁷⁵ El que carezcan de grúa municipal no impide que la ordenanza de movilidad permita retirar los vehículos con una grúa contratada ocasionalmente para la tarea. En esos casos, el municipio debe disponer de un terreno propio o alquilado para depositar los vehículos. El problema que suele surgir es que, en el caso de los municipios pequeños, los talleres traten de evitar retirar vehículos de los vecinos ya que todos se conocen y el ayuntamiento puede verse obligado a solicitar la colaboración de un taller situado en otro término municipal.

²⁷⁶ Debiera haber aclarado si las “vías existentes en el casco urbano” y las “vías urbanas” de una localidad son sinónimos.

²⁷⁷ La Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, que entró en vigor el día 01.10.2015 (BOE núm. 234, de 30 de septiembre) en su artículo 47.1) establece: “1. A los efectos de esta ley, se consideran tramos urbanos aquellos de las carreteras del Estado que discurran por suelo clasificado como urbano por el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico y que estén reconocidos como tales en un estudio de delimitación de tramos urbanos aprobado por el Ministerio de Fomento (desde enero de 2020 pasa a denominarse “Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana”), mediante expediente tramitado por su propia iniciativa o a instancia del ayuntamiento interesado” mientras que en el artículo 46.1), define a la travesía como: “A los efectos de esta ley, se considera travesía la parte de carretera en la que existen edificaciones consolidadas al menos en dos terceras partes de la longitud de ambas márgenes y un entramado de calles conectadas con aquélla en al menos una de sus márgenes”.

La misma Ley de Carreteras dispone en las definiciones del Anexo I que una travesía pasa a ser considerada una vía urbana cuando sea sustituida por una variante de población.

²⁷⁸ Pruebas de detección de drogas y alcohol. Véase el Título I, Capítulo IV del Reglamento General de Circulación (normas sobre bebidas alcohólicas).

²⁷⁹ Véase el Título I, Capítulo IV del Reglamento General de Circulación (normas sobre bebidas alcohólicas).

g) La restricción de la circulación a determinados vehículos²⁸⁰ en vías urbanas²⁸¹ por motivos medioambientales^{282, 283}.

CAPÍTULO II

Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial²⁸⁴

Artículo 8. Composición y funciones.

²⁸⁰ Es interesante lo dispuesto en la Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible:

“Artículo 33. Carriles reservados a determinados vehículos.

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, analizarán la necesidad y viabilidad, y, en su caso, promoverán las actuaciones necesarias para dotar a las vías con tres o más carriles de circulación por sentido y otras vías que lo permitan, de carriles de uso reservado o preferente para el transporte público colectivo, para el taxi, para la bicicleta o ciclo, para vehículos de alta ocupación o de cero emisiones, u otro tipo de vehículos y servicios que decida la autoridad responsable de la gestión y regulación del tráfico, en los accesos a los municipios de más de 300.000 habitantes, en función de las disponibilidades presupuestarias. Estos carriles podrán ser fijos o de gestión dinámica.

En los municipios de menos de 300.000 habitantes se promoverán también estas actuaciones cuando pueda justificarse su necesidad y viabilidad en el marco de los objetivos definidos en esta ley.

Estas actuaciones se incluirán, cuando proceda, en los planes de movilidad sostenible regulados en la legislación vigente.

2. En el análisis al que se refiere el punto anterior, de entre todas las opciones viables para facilitar el tráfico fluido del transporte público colectivo, el taxi, la bicicleta o ciclo y la priorización de vehículos de alta ocupación o de bajas emisiones, se elegirá aquella que optimice la utilización de los recursos públicos, la ocupación de espacio, y **minimice el impacto ambiental**, teniendo en cuenta la posible aplicación de soluciones digitales”.

²⁸¹ Pueden ser, entre otras, por motivos de emisiones, permitiendo sólo la circulación cuando la matrícula sea par o impar, o impidiendo la entrada de ciertos vehículos en determinadas zonas de la ciudad, aunque en este caso puede ocurrir que una familia tenga dos vehículos con matrícula par y en determinados días no pueda utilizar ninguno mientras que otra familia que viva al lado y que tenga también dos vehículos, uno con matrícula par y otro con impar, pueda utilizar uno de ellos todos los días. Es decir, las familias con dos automóviles tratarían de tener uno con matrícula par y otro con matrícula impar.

²⁸² El art. 7.3 RGCir señala que está prohibido que los vehículos emitan perturbaciones electromagnéticas, niveles de ruido superiores a los límites establecidos por las normas específicamente reguladoras de la materia, así como que emitan gases o humos en valores superiores a los límites establecidos.

²⁸³ Se están haciendo populares en Europa las denominadas “LEZ” (low emission zone - zonas de baja emisión de contaminantes) en las que existen restricciones de acceso a vehículos cuyas emisiones superan los umbrales permitidos. En España este término se ha traducido como “ZUAP” (zonas urbanas de atmósfera protegida) o “ZBE” (zonas de bajas emisiones) en el Plan Nacional de Mejora de la Calidad del Aire. Aunque en Europa hay más de 320 ciudades con zonas de bajas emisiones, en España las principales Zonas de Bajas Emisiones en España son Zona de Bajas Emisiones Rondas de Barcelona y Madrid Distrito Centro. Sin embargo, la Ley de cambio climático y transición energética, aprobada en mayo de 2021 obligaba a establecer ZBE en las ciudades españolas de más de 50.000 habitantes antes de 2023.

El Reglamento (UE) 2024/1257 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de abril de 2024, relativo a la homologación de tipo de los vehículos de motor y los motores y de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos en lo que respecta a sus emisiones y a la durabilidad de las baterías (Euro 7), señala en su art. 1 que tiene como objeto “establecer requisitos técnicos y disposiciones administrativas comunes para la homologación de tipo en materia de emisiones y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor, los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes con respecto a sus emisiones de CO₂ y contaminantes, su consumo de combustible y energía eléctrica y la durabilidad de las baterías”.

²⁸⁴ Este Consejo ya figura en la Base Tercera de la Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, con el nombre de “Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial”.

1. **El Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial**²⁸⁵ es el órgano de consulta y participación para el impulso y mejora del tráfico y la seguridad vial²⁸⁶ y²⁸⁷ y para promover la concertación de las distintas Administraciones Públicas y entidades que desarrollan actividades en esos ámbitos, sin perjuicio de las competencias de las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor²⁸⁸.
2. **La Presidencia del Consejo corresponde al Ministro del Interior** y en él están representados la Administración General del Estado, las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla, las Administraciones locales, así como las fundaciones, las asociaciones de víctimas, **el sector social de la discapacidad**,²⁸⁹ las asociaciones de prevención de accidentes de tráfico y de fomento de la seguridad vial y los centros de investigación y organizaciones profesionales, económicas y sociales más representativas directamente relacionadas con el tráfico y la seguridad vial
3. El Consejo funciona en Pleno, en Comisión Permanente, en Comisiones y en Grupos de Trabajo.
4. En las comunidades autónomas que no hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor y en las ciudades de Ceuta y Melilla existe una Comisión²⁹⁰ del Consejo. Asimismo, funciona una Comisión del Consejo²⁹¹. Asimismo, funciona una comisión del Consejo para el estudio del tráfico y la seguridad vial en las vías urbanas.

Las Comunidades Autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor pueden establecer sus propios Consejos Autonómicos de Tráfico y Seguridad Vial²⁹².

²⁸⁵ Aunque este Consejo ha cambiado varias veces de nombre, sigue regulado por el Real Decreto 317/2003, de 14 de marzo. Este Reglamento está pendiente de adaptarse al TRLTSV.

²⁸⁶ El Consejo debiera impulsar la implantación de la “Visión Cero” y de la “Seguridad Sostenible”. Por “visión” se entiende una descripción de una situación futura deseable, fundamentada en una teoría de cómo interactúan o deberían interactuar los distintos componentes del sistema de circulación. El programa “**Visión 0**” propone que ninguna persona debe morir o resultar gravemente herida a consecuencia de un accidente de tráfico. Considera que, aunque el error humano pueda originar un accidente, el sistema vial debe ser capaz de dar una adecuada protección y garantías a los usuarios que minimicen las consecuencias de la colisión. Fue iniciado en Suecia en 1997 y se ha ido extendiendo a otros países. En inglés se usa también el término “Target 0”.

El programa “**Seguridad Sostenible**” se inició en los Países Bajos y, a diferencia del modelo sueco, reconoce que la mayoría de los accidentes son debidos al error humano y que las carreteras deberían diseñarse para ser más capaces de anticipar y “acoger” en su diseño el error humano para así disminuir la probabilidad de accidentes.

²⁸⁷ Están implantándose iniciativas muy loables como son los planos “metrominuto”. El metrominuto es un plano con la estética de los planos del metro, orientado a los peatones, que mide distancias entre varios puntos y los tiempos medios que se tarda en desplazarse a pie por ellos. Pero también es un elemento que promociona el hábito de caminar. Nació en Pontevedra, una ciudad multipremiada por la peatonalización del casco histórico. En España se ha promocionado a través de la plataforma Red de Ciudades que Caminan (www.ciudadesquecaminan.org) y la idea se ha copiado y extendido a otros lugares de España, Europa y el mundo.

²⁸⁸ Debía indicar “circulación de todo tipo de vehículos” ya que también incluye los vehículos sin motor.

²⁸⁹ No sabemos porque al hablar de discapacidad, se aparta de los otros sectores y sustituye el término “asociaciones”, por ejemplo para referirse a “víctimas” y coloca en su lugar “el sector social”. Sería más adecuado que dijese “asociaciones de personas con diversidad funcional”.

²⁹⁰ En este caso la denominación sería: “Comisión Autonómica de Tráfico y Seguridad Vial”.

²⁹¹ De la lectura del último párrafo parece deducirse que en las Comunidades Autónoma también existe esta Comisión del Consejo, pero no es así, tal como se puede leer en el Real Decreto 317/2003, de 14 de marzo, por el que se regula la organización y funcionamiento del Consejo.

²⁹² La Comisión de Seguridad Vial de la Comunidad Autónoma del País Vasco se creó por Decreto 22/1993, de 9 de febrero (BOPV núm. 73, de 21 de abril). Posteriormente, se aprobó la Ley 15/2012, de 28 de junio, de

5. El Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial ejerce las siguientes funciones:

- a)** Informar y, en su caso, proponer planes de actuación conjunta²⁹³ en materia de tráfico y seguridad vial²⁹⁴ para dar cumplimiento a las directrices del Gobierno o para someterlos a su aprobación. Dichas propuestas, que no son vinculantes, deben considerar en particular, la viabilidad técnica y financiera de las medidas que incluyan.
- b)** Asesorar a los órganos superiores y directivos del Ministerio del Interior en esta materia.
- c)** Informar los convenios o tratados internacionales sobre tráfico o²⁹⁵ seguridad vial antes de la prestación del consentimiento del Estado para obligarse por ellos.
- d)** Informar o proponer, en su caso, los proyectos de disposiciones generales²⁹⁶ que afecten al tráfico y la seguridad vial.
- e)** Informar sobre la publicidad de los vehículos a motor.
- f)** Impulsar, mediante las correspondientes propuestas, la actuación de los distintos organismos, entidades y asociaciones que desarrollen actividades en esta materia.
- g)** Conocer e informar sobre la evolución de la siniestralidad vial en España²⁹⁷.

6. La composición, organización y funcionamiento del Consejo se determinarán reglamentariamente²⁹⁸. A estos efectos, podrán crearse Consejos Territoriales de Seguridad Vial. En todo caso, debe haber un equilibrio entre los colectivos representados y entre los distintos sectores que representan.

CAPÍTULO III

Conferencia Sectorial de Tráfico y Seguridad Vial

Artículo 9. Conferencia Sectorial de Tráfico y Seguridad Vial.

- 1. Se crea la Conferencia Sectorial de Tráfico y Seguridad Vial como órgano de cooperación²⁹⁹ entre la Administración General del Estado y las administraciones de las comunidades autónomas que hayan asumido, competencias para la protección de personas y bienes y el mantenimiento del orden público y que hayan recibido el**

Ordenación del Sistema de Seguridad Pública de Euskadi (BOPV núm. 132, de 6 de julio), cuyo Capítulo I del Título V regula por primera vez esta Comisión en una norma con rango de ley. El Decreto 35/2014, de 11 de marzo, reguló la organización y funcionamiento de la Comisión de Seguridad Vial de Euskadi (BOPV núm. 51, de 14 de marzo).

La Ley 14/1997 creó la Comisión Catalana de Tráfico y Seguridad Viaria, (DOGC núm. 2548, de 31 de diciembre). Debería aclarar si la creación de estos Consejos implica que ya no participan en el Consejo Superior de Tráfico.

²⁹³ *Debería indicar cuales son los destinatarios de esas propuestas.*

²⁹⁴ *En los Países Bajos o en Dinamarca se fomenta mucho el uso de la bicicleta. Así en los Países Bajos nos encontramos con una pista ciclista construida sobre un dique, el Afsluitdijk, de 32,5 km de larga y también con la posibilidad de recorrer los parques nacionales siempre que se vaya en bicicleta por las pistas señalizadas. El Consejo de Turismo Británico promociona los hoteles que están preparados para acoger bicicletas y la Liga de los Ciclistas Americanos también apoya a las comunidades que acogen con gusto a los ciclistas difundiendo donde están y las facilidades que ofrecen.*

²⁹⁵ *No se entiende el uso de la conjunción “o” cuando en el texto siempre se utiliza la conjunción “y”.*

²⁹⁶ *Se refiere a “leyes y reglamentos”.*

²⁹⁷ *Debería añadirse la impulsión de medidas para reducir esa siniestralidad.*

²⁹⁸ *Está regulado por el Real Decreto 317/2003, de 14 de marzo.*

²⁹⁹ *La cooperación es un concepto que busca la voluntariedad de las partes cuando tienen que realizar juntas una tarea.*

traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor³⁰⁰. La conferencia sectorial desarrollará una actuación coordinada³⁰¹ en esta materia, con atención a los principios de lealtad institucional y respeto recíproco en el ejercicio de las competencias atribuidas a dichas Administraciones.

2. La conferencia sectorial³⁰² aprobará su reglamento interno, que regulará su organización y funcionamiento.

TÍTULO II

Normas de comportamiento en la circulación

CAPÍTULO I

Normas generales

Artículo 10. Usuarios, conductores y titulares de vehículos.

³⁰⁰ Si se cumplen las exigencias contenidas en este artículo, en la Conferencia Sectorial sólo participarán, la Administración General del Estado y las Comunidades Autónomas del País Vasco, Cataluña y Navarra. De nuevo, debiera incluir los vehículos sin motor.

³⁰¹ El texto quiere evitar cualquier conflicto con las CCAA y no habla de coordinación sino de “acción coordinada”. La coordinación transmite la idea de coerción sobre las partes para que alineen sus acciones individuales. En cambio, la cooperación es un concepto que transmite más bien la voluntariedad de las partes. Por ello hubiera quedado mejor que dijese “fomentará la cooperación”.

³⁰² Según la Secretaría de Estado de las Administraciones Públicas se reunió el 02.12.2014.

1. El usuario de la vía³⁰³ está obligado a comportarse³⁰⁴ de forma que no entorpezca indebidamente la circulación³⁰⁵, ni cause peligro³⁰⁶, perjuicios³⁰⁷ o molestias³⁰⁸ innecesarias a las personas³⁰⁹ o daños³¹⁰ a los bienes o al medio ambiente³¹¹.

³⁰³ Dado que, por ejemplo, un niño o un perro suelto son usuarios de la vía tal como aclara el art. 1, apartados 2a) y 2b) del RGCir, debiera indicar: "los usuarios de la vía, incluidos aquellos que deben circular bajo la custodia y responsabilidad de otros".

La ley de tráfico británico permite sancionar, en algunos casos, a los conductores que llevan por la vía un perro sin correa excepto aquellos perros que ayudan a los pastores a guiar rebaños y otro tipo de ganado o que estén participando en competiciones deportivas.

El artículo 17 RGCir prohíbe llevar animales corriendo en las inmediaciones de otros de la misma especie o de las personas que van a pie, es decir, por ejemplo, llevar corriendo a un grupo de caballos, tanto si van formando una manada o si se encuentran con otra manada de caballos, ya que son todos de la misma especie. Pareciera que pueden llevarse, por ejemplo, corriendo una recua de caballos aunque se encuentran con una manada de vacas, al ser de distinta especie. Si esa persona que acompaña a las vacas fuese a caballo no podría hacerlo porque en ese caso el caballo sería de la misma especie.

Por su parte, el 127 RGCir expresa que en el caso de que se encuentren con otro ganado que transite en sentido contrario, sus conductores cuidarán de que el cruce se haga con la mayor rapidez, lo que parece una invitación a llevarlos corriendo.

La prohibición de llevar corriendo animales en las inmediaciones de otros de la misma especie, es una norma muy antigua en nuestra legislación, así el art. 26 de la Ordenanza para la Conservación y Policía de las Carreteras Generales, de 14 de setiembre de 1842 (Gaceta de Madrid, de 16 de setiembre) señalaba que: "... á ninguno será permitido correr a escape en el camino, ni llevar de ese modo caballerías, ganados y carruajes á la inmediación de otros de su especie ó de las personas que van a pié".

Esa disposición también figuraba en el art. 190 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto de 7 de abril de 1848 sobre construcción, conservación y mejora de los caminos vecinales y Reglamento publicado para su ejecución (Gaceta de Madrid, de 18 de abril), que disponía: "... á ninguno será permitido correr á escape en el camino, ni llevar de ese modo caballerías, ganados y carruajes a la inmediación de otros de su especie ó de las personas que van á pié".

En el caso de las aves de corral podría ser de aplicación lo dispuesto en el art. 17.2) RGCir "...dejándoles marchar libremente por el camino...", pero no sería el caso ya que estos animales se apartan fácilmente al paso de un vehículo, siempre que vaya a velocidad moderada.

³⁰⁴ Se echa de menos que no se obligue con más claridad a los peatones a prestar atención a lo que sucede en la vía y en su entorno. Nuestra normativa no establece con claridad que cruzar un paso de peatones con dos auriculares conectados o mirando el móvil es una infracción administrativa y por eso a veces no se denuncia y sin embargo puede crear un peligro para él y para los demás usuarios. En Italia, por ejemplo, el art. 190 del Codice della Strada, señala que el peatón cuando atravesase la calzada "debe prestar la atención necesaria para evitar cualquier peligro para sí mismo o para otros". El agente valorará si la atención al teléfono era tal que la falta de prudencia denotaba que ponía en peligro su propia seguridad y la de los demás. También indica que sólo se puede atravesar la calzada si el paso de peatones se encuentra a una distancia mayor de 100 m.

Ya en 2017, Honolulu se convirtió en la primera ciudad norteamericana que prohibió ir mirando el móvil al cruzar una calle. La medida fue para combatir los fallecimientos de los "smombies" que es la combinación de "smartphone" y "zombies".

³⁰⁵ Este apartado es un cajón de sastre donde caben infinidad de comportamientos y debieran detallarse los más importantes para evitar que esos comportamientos se confundan con una conducción negligente. Se aplica este apartado cuando una persona se niega a abonar el peaje ya que se considera que no obedece la señal de prohibición de pasar sin detenerse (R-200) y comete una infracción leve. Se aplica la misma sanción si circula por un carril señalizado para sistema de peaje dinámico o telepeaje sin estar provisto del medio técnico que posibilita su uso en condiciones operativas.

Se podría aplicar, por ejemplo, a los malabaristas o vendedores de pañuelos en los semáforos, a quienes realicen encuestas o filmaciones en la vía pública, a quienes hagan autostop en una autopista o autovía, a los conductores que no pongan el intermitente cuando haga falta, a quien no se deje adelantar, a quien no guarde la distancia de seguridad, al que frene bruscamente, al que no modere la velocidad en presencia de usuarios vulnerables, a quien no facilite el descenso y la subida de pasajeros a un autobús o no se incorpore o salga adecuadamente de una autopista o autovía.

Podríamos añadir: estacionar en un paso de cebra, en doble fila, pasar sin necesidad un semáforo en ámbar, no respetar adecuadamente los pasos de cebra, no circular en una ciudad por el carril que más le conviene a su destino, circular un vehículo, cuando no está autorizado, por un carril bus o ciclista, pasar por un charco de agua

sin prestar atención a la gente que puede ser salpicada, o sobre un terreno con grava sin cuidar los daños que pueda ocasionar, quedar detenido en una intersección cuando podría haberlo evitado, estacionar en una vía de atención preferente los días de mercado en la localidad, circular por encima de la línea discontinua de un carril, ocasionando molestias a los otros conductores, no estacionar en el borde de la calle, dejando una separación excesiva, utilizar la bocina sin necesidad, no facilitar el paso de vehículos prioritarios, colocarse en un semáforo en un carril con flecha verde y quedar allí obstaculizando a quienes quieren girar, etc.

En cualquier caso, ante cualquiera de estas conductas, el agente debe tratar de denunciarlas buscando el artículo que más se ajuste a ellas.

³⁰⁶ Las situaciones peligrosas pueden deberse a variedad de motivos: peatón que cruza indebidamente, ocupante que arroja un objeto por la ventanilla, obrero que coloca un obstáculo en la vía, conductor de animal que lo deja suelto, persona sentada en la acera que lanza petardos, etc.

En algunos lugares, como sucede con la ley de tráfico de la isla de Jersey está prohibido explícitamente tender cuerdas u otros objetos en las vías que puedan suponer un peligro para otros usuarios, salvo que estén bien señalizados.

La Gaceta de Salamanca de 25.10.2015 comenta que ciclistas han denunciado la existencia de cuerdas atravesando pistas rurales. La publicación aclara que no parece que se trate de una trampa “cazaciclistas” sino que seguramente fue colocada por un ganadero para evitar el paso de ganado o que este se escape.

Otras veces, tal como señala el Diario Montañés de 31.07.2015 se colocan cables, o piedras para indicar que son fincas privadas y que por ellas no pueden circular los ciclistas. Pero en cualquier caso tienen que estar bien señalizados esos obstáculos para evitar una desgracia.

El País en su edición de 02.03.2015 comenta el caso de un ciclista que quedó parapléjico a causa de una enorme piedra colocada en un camino.

³⁰⁷ Podría considerarse un perjuicio, por ejemplo, salpicar a un peatón con el vehículo al pasar sobre un charco pudiendo haberlo evitado. Al no estar tipificada como grave o muy grave, tendría la consideración de infracción leve.

³⁰⁸ Se le podría denunciar por este artículo o por su equivalente en el RGCir (art. 2), por el 13.2 TRLTSV, que se corresponde con el art.18.1 RGCir, por no prestar atención permanente a la conducción, ya que podría no escuchar la aproximación de un vehículo prioritario en servicio de urgencia, o por el art. 10.2 TRLTSV, que se corresponde con el art. 3.1 RGCir, por no conducir con la diligencia y precaución necesarias, ya que, también sería la causa, de no escuchar esas señales acústicas de los vehículos en servicio de urgencia.

Véase también el art. 11.2 a) y e) del RGCir que se ocupa del transporte colectivo de personas: “Distraer al conductor durante la marcha del vehículo” y “Llevar consigo cualquier animal, salvo que exista en el vehículo lugar destinado para su transporte...” Numerosas ordenanzas municipales sancionan el llevar los altavoces demasiado altos con las ventanillas bajadas.

El 18.06.2014, la página web “diaridetarragona.com” comenta que un joven de la localidad de Reus fue sancionado con cien euros de multa por llevar la música del coche demasiado elevada, observación que realizó un agente que iniciaba su servicio a pie y que, después de apuntar su matrícula, ya que no lo paró, lo denunció por el artículo 20 de la Ordenanza Municipal de Circulación. Ese artículo no establece ningún límite máximo de decibelios, a partir del cual puede sancionarse al conductor por llevar la música demasiado alta. En este sentido, la denuncia siempre se formula en base al criterio del agente. Exactamente, el artículo detalla que «los conductores de vehículos deberán circular de forma silenciosa, sin perturbar la tranquilidad pública y limitando al máximo los ruidos producidos por los vehículos. ...». Esta norma da un poder excesivo al agente y produce indefensión al ciudadano al no haber ninguna constancia del volumen de sonido en la denuncia formulada.

El “Codice della Strada” italiano especifica que el volumen tolerable para el reproductor de música en un vehículo es de 60 decibelios medidos a 10 cm de la oreja del conductor, con el micrófono orientado hacia la fuente de sonido y con el vehículo con las puertas y ventanillas cerradas y siempre que no dificulte la conducción o la tranquilidad pública. Si los agentes no cuentan con instrumentos de precisión el “umbral de sonido” de la ley queda a la discreción de los agentes. Para ello los agentes deben comprobar si el volumen del sonido permite conducir con total seguridad y no molesta a otros usuarios. Quien circule en un vehículo por la ciudad con el volumen del reproductor de sonido (sin auriculares) superior al autorizado será inmediatamente sancionado por dificultar el descanso y las ocupaciones de las personas incluso aunque los residentes en la zona no presenten una denuncia. Según la jurisprudencia italiana las molestias no se ocasionan a un solo individuo sino a una colectividad indeterminada. En la sanción del ilícito se tiene en cuenta la situación ambiental “objetiva”. Así se tendrá en cuenta si la infracción tuvo lugar en pleno día o en horas nocturnas y si se trata de una vía con gran volumen de tráfico o una vía periférica. En caso de violación de la norma la sanción administrativa va de 50 a 300 €.

La Vanguardia en su edición de 11.06.2018 informa que el 27 de setiembre anterior, un ciudadano canadiense fue multado en su país por un agente por ir gritando dentro del vehículo, aunque el afectado señaló que sólo

estaba cantando. El agente se basó en una ley que prohíbe causar desórdenes a través de gritos perturbando la paz y la tranquilidad.

En el Manual de Tráfico del Estado de Oregón (USA) se prohíben sonidos dentro del vehículo que se puedan escuchar a 50 pies (15,24 m) o más.

³⁰⁹ Al hablar de "personas" incluye a peatones y otros conductores. Se considera molestia o perjuicio cuando un peatón circula por la calzada sin estar autorizado para ello o por un paso estrecho dificultando la circulación a otros usuarios.

³¹⁰ Sorprende que este apartado 1 esté redactado de forma que los usuarios de la vía no pueden "entorpecer" o causar "peligro, perjuicios o molestias" a las personas, pero no está previsto que se les puedan causar "daños" ya que este término queda reservado para los bienes. Debiera aclarar que los daños a las personas se registrarán por el Código Penal y la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación.

En caso de un accidente con daños personales, la jurisprudencia trata de evitar un único culpable porque, aunque una persona cruce indebidamente una calle o una carretera, el juez tiene en cuenta si el conductor podría haber estado más atento a la circulación para reducir las lesiones del atropellado (Véase la Sentencia A.P. A Coruña 34/2012 sobre el atropello de peatón en lugar no habilitado para cruzar, donde se declara que la responsabilidad, en este caso, no es exclusiva conductor y estima concurrencia de culpas, aunque en mucho mayor grado para el peatón).

También la Sentencia 335/2021, de la Audiencia Provincial de Barcelona sigue esa argumentación y al juzgar un atropello de una peatona, que cruzó por un lugar no habilitado, por parte del conductor de un autobús, estimó concurrencia de culpa levísima por parte del conductor, ya que éste tenía que haber estado atento, a la posible irrupción en la calzada de la peatona, a la que además había observado. Estableció que la contribución causal fue del 75% en el caso de la peatona y del 25% en el caso del conductor del autobús.

El Tribunal Superior de Justicia de Asturias, Sala de lo Contencioso-administrativo en sentencia núm. 803/2019 reconoció de forma parcial la responsabilidad de la Administración autonómica por los daños sufridos por un motorista que resultó accidentado, ya que aunque conducía a velocidad excesiva y sin extremar la atención a la señalización y factores concurrentes, se encontró con montones de gravilla en la vía que la Administración no había detectado y, por tanto, no había procedido a su retirada.

³¹¹ En la reforma de la Ley, publicada el 21.12.2021 se añade a las obligaciones del conductor comportamientos que no dañen al medio ambiente.

³¹² Pueden ocasionar molestias y daños. Se fabrican con distintos tipos de bolas: bola fija, bola desmontable horizontal, bola desmontable vertical, y enganche de bola mixta bola-bulón. Hay amplia jurisprudencia, en la que se destaca, que la bola puede alterar el comportamiento de la seguridad pasiva del paragolpes en un impacto trasero por alcance y trasladar a los ocupantes del vehículo colisionado parte de la energía cinética que no fue convenientemente absorbida. Véanse la Sentencia núm. 350/2014 de 5 junio, de la Audiencia Provincial de Pontevedra, Sección 6ª; la Sentencia núm. 669/2012, de 10 diciembre, de la Audiencia Provincial de Valencia, Sección 2ª; la Sentencia núm. 491/2012, de 2 octubre, de la Audiencia Provincial de Alicante, Sección 3ª; el Auto núm. 202/2011 de 15 diciembre, de la Audiencia Provincial de Pontevedra, Sección 1ª y la Sentencia núm. 179/2008 de 13 junio de la Audiencia Provincial de Islas Baleares (Sección 5ª). En España no está prohibido circular con ellas cuando no se lleva un remolque y debiera regularse su uso. Muchos titulares de vehículos colocan una bola de tenis para minimizar los daños al aparcar. En otros países sí que está regulado. Así, por ejemplo, en Argentina la Ley de Tránsito, en su art. 48, establece: "Prohibiciones. Está prohibido en la vía pública: y) Circular con vehículos que posean defensas delanteras y/o traseras, enganches sobresalientes, o cualquier otro elemento que, excediendo los límites de los paragolpes o laterales de la carrocería, pueden ser potencialmente peligrosos para el resto de los usuarios de la vía pública". Por eso en ese país es normal ver las bolas de enganche plegadas. En la República del Perú, el reglamento nacional de vehículos, en su artículo 27, dispone: "**Requisitos Técnicos Adicionales.** Accesorios vehiculares: "Se aceptan los accesorios tales como defensas especiales delanteras y posteriores, barras antivuelco, parrillas de techo, alerones, entre otros, siempre y cuando éstos tengan bordes redondeados, es decir que no presenten elementos punzocortantes, aristas ni ángulos salientes que representen peligro para las personas y atenten contra la seguridad. Adicionalmente, los accesorios no deben exceder más de 200 mm de los extremos delantero y posterior del vehículo; no más de 200 mm del extremo superior; ni 50 mm del ancho máximo del vehículo. Las defensas especiales delanteras o posteriores no deben exceder el largo del parachoques".

2. El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia³¹³, precaución y atención necesarias³¹⁴ para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro³¹⁵, tanto

³¹³ La palabra "diligencia" en este contexto es un poco equívoca ya que según el DE significa "cuidado y actividad en ejecutar algo" pero también "prontitud, agilidad, prisa".

La Oficina del Alto Comisionado de los Derechos Humanos definió el término "debida diligencia" de la siguiente forma: "la medida de prudencia, actividad o asiduidad que cabe razonablemente esperar, y con la que normalmente actúa, una [persona] prudente y razonable en unas circunstancias determinadas; no se mide por una norma absoluta, sino dependiendo de los hechos relativos del caso en cuestión".

En el caso de que una conducción sin la diligencia, precaución y atención necesarias no alcanzase la gravedad de conducción negligente, sería infracción leve, ante una falta de tipificación expresa como grave o muy grave. Conducir sin la debida diligencia puede tener consecuencias inesperadas. Así la publicación "Confilegal" en su edición de 13.01.2024 destaca que la Audiencia Provincial de Alicante ha modificado las visitas de un progenitor después de sus acciones con sus hijos, como cruzar la carretera de forma incorrecta, o subirlos a un patinete sin medidas de seguridad. Una decisión tomada por el tribunal después de las pruebas ofrecidas por un detective. La Audiencia Provincial recuerda que «El art. 158 del Código Civil regula unas medidas urgentes y excepcionales en relación a los menores, dirigidas a evitar la producción de perjuicios a los mismos; entre ellas, adoptar aquellas disposiciones que considere oportunas, a fin de apartar a los menores de un peligro».

La doctrina jurisprudencial parte de que quien crea un riesgo debe responder de todas sus consecuencias, incluso aunque haya actuado con la máxima diligencia (STS 14.6.1984; 16.10.1987). Este planteamiento se traduce en una inversión de la carga de la prueba: a la víctima le basta con acreditar el accidente y el daño, correspondiendo al conductor (y su aseguradora) demostrar que el siniestro se debió a una causa exclusiva ajena a su comportamiento (STS 15.10.1992).

La culpa exclusiva de la víctima opera como causa de exoneración total de responsabilidad siempre que quede acreditado que la conducta del perjudicado fue:

- Exclusiva → no debe concurrir con ninguna negligencia del conductor.
- Determinante → única causa eficiente del daño.
- Claramente probada → no basta la mera conjetura.

Así la Audiencia Provincial de Zaragoza (Sección 4ª, de 29.12.2020), desestimó un recurso de apelación interpuesto contra **un auto que estimó la culpa exclusiva de la víctima** en un procedimiento de ejecución, aplicando esta excepción. En el caso, la víctima caminaba de noche y con niebla por una autopista, bajo los efectos de anfetaminas, lo que se calificó como una conducta temeraria e imprevisible. La Sala concluyó que tal comportamiento rompía el nexo causal y justificaba la exoneración del conductor y su aseguradora.

El Tribunal Supremo ha reiterado que no basta con que el conductor respete las normas de tráfico: debe desplegar toda la diligencia exigible, incluso anticipando posibles infracciones de otros usuarios. Solo en situaciones extremas, imprevisibles y temerarias por parte de la víctima cabe apreciar la exoneración de responsabilidad.

Cuando no existe exclusividad, sino concurrencia de culpas, la jurisprudencia aplica una reducción proporcional de la indemnización. En algunos pronunciamientos, el Supremo ha llegado a limitarla en un 75%, siempre que quede acreditado que la víctima contribuyó decisivamente al resultado. En colisiones recíprocas donde no puede determinarse el grado de culpa, suele optarse por una distribución al 50% de los daños.

³¹⁴ El diario digital "Las Provincias.es" de la Comunidad Valenciana, en su edición del 14.11.2014 comenta unas declaraciones del nuevo director del INTRAS, Francisco Alonso, en las que éste declara que los WhatsApp, los populares servicios de mensajería, son la nueva amenaza para la seguridad vial por la necesidad que se crea en el usuario de contestar de manera inmediata, lo que supone un aumento de las distracciones al volante.

La organización norteamericana focusdriven.org estima que el 24% de las colisiones en Estados Unidos son debidas a que el conductor/a están enviando mensajes de texto o WhatsApp.

La DGT a solicitud de la Sección Segunda del Jurado de la Asociación para la Autorregulación de la Comunicación Comercial, remitió un correo electrónico con fecha 5 de febrero de 2015 en el que reconoce que beber una lata de refrescos mientras se conduce no está expresamente prohibido siempre que no contravengan el principio básico de conducción segura. El Jurado se había reunido ante la reclamación de un particular por un anuncio televisivo de Coca Cola en el que se veía a una mujer beber una lata de aquella marca mientras conducía. Coca Cola había alegado que el acto de consumir alimentos o bebidas mientras se conduce un vehículo a motor no se encuentra tipificado como delito en el Código Penal ni como infracción en la Ley de Tráfico e indicaba en su escrito que la conductora mientras bebía el refresco, no apartaba la mirada de la carretera ni dejaba de prestar atención a la conducción por lo que se debía intuir una conducción prudente por lo que la conducta no supondría un incumplimiento de la normativa de seguridad vial. También recordaba que no se habían puesto dificultades ante anuncios de una persona fumando. La resolución de Autocontrol fue a favor de la compañía de refrescos.

a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía³¹⁶, especialmente a aquellos cuyas características los hagan más vulnerables³¹⁷.

Tras esta resolución parece que, por ejemplo, beber una lata de cerveza mientras uno conduce no está prohibido siempre que el conductor mantenga una tasa de alcohol en sangre o aire espirado inferior a las que figuran en el artículo 20 RGCir y esté atento a la conducción.

³¹⁵ *Se echa de menos que la Ley y el Reglamento General de Circulación no expliquen las diferencias entre conducción negligente, temeraria y sin la diligencia debida. La Guía Codificada de Infracciones de Tráfico sanciona como infracción grave, con derecho a descuento por pronto pago, la conducción negligente y la conducción sin la diligencia debida, y sorprende que en la normativa este tipo de conductas no supongan la detracción de puntos.*

³¹⁶ *El periódico digital "El Confidencial" informa en su edición de 07.04.2018 que la Sección 1ª de la Audiencia Provincial de Álava determinó que el carril bici no otorga "prioridad" a la bicicleta sobre el peatón y que el conductor del vehículo debe actuar con la "diligencia debida", lo que implica "apartarse" o incluso "pararse" en caso de que "no tenga espacio suficiente" para adelantar al transeúnte. Para defender que el carril bici no da preferencia al ciclista la Audiencia también se ampara en varios preceptos de la normativa municipal que regula el uso de estas vías y que establece que quienes las usen "deberán mantener una velocidad moderada sin perjuicio de mantener la debida precaución y cuidado durante la circulación". En este caso se daba la circunstancia de que el peatón no pudo evitar el atropello ya que fue golpeado por la espalda*

También, en ocasiones, aunque el atropello se produzca fuera de un paso de peatones, el peatón imprudente puede tener derecho a reclamar una indemnización en base a que el vehículo que le ha atropellado también interviene en la responsabilidad del accidente. Un ejemplo claro de esto son los casos en los que el atropello se produce en una vía de buena visibilidad, larga y espaciosa, por la que cruza un peatón imprudente. Si el vehículo que le atropella circula con exceso de velocidad, estos casos suelen resolverse con una concurrencia de culpas: el peatón por cruzar por un lugar indebido y el vehículo por circular con exceso de velocidad y no poder tener así tiempo de reacción.

En caso de que la culpabilidad del atropello recaiga exclusivamente sobre el peatón, éste no tendrá derecho a reclamar una indemnización..

³¹⁷ *En 2019 el Código Penal se reformó mediante la LO 2/2019, incluyendo el contenido de la Instrucción 10/2011 de la Fiscalía General del Estado sobre seguridad vial y al Dictamen 2/2016 de la Fiscalía de Seguridad Vial que es de especial transcendencia, porque en él se diferencian los usuarios vulnerables (peatón, ciclista y motorista) de los **usuarios especialmente vulnerables (niños, ancianos y personas con discapacidades)**.*

El conductor³¹⁸ debe verificar³¹⁹ que las placas de matrícula³²⁰ del vehículo no presentan obstáculos³²¹ que impidan o dificulten su lectura³²² e identificación³²³.

³¹⁸ No debería indicar al conductor solamente, ya que la obligación puede ser del titular. Imaginemos una situación en la que el titular de un vehículo lo tiene estacionado en una calle cubierto con una lona impidiendo con ello que se lean las matrículas. Eso no sería legal ya que los agentes deben poder comprobar si tiene vigente el seguro y si “careciese” de matrículas y no se pudiese hacer esa comprobación se podría inmovilizar. También podrían actuar retirando parcialmente la lona o incluso rompiendo su sujeción ya que podría estar vigente el nivel 4 antiterrorista (riesgo alto) y el bien jurídico a proteger es la seguridad pública. Lo harían de acuerdo con lo dispuesto en el art. 20 del CP: “5.º El que, en estado de necesidad, para evitar un mal propio o ajeno lesione un bien jurídico de otra persona o infrinja un deber, siempre que concurren los siguientes requisitos:

Primero. Que el mal causado no sea mayor que el que se trate de evitar.

Segundo. Que la situación de necesidad no haya sido provocada intencionadamente por el sujeto ...”

Finalmente podrían comprobar lo que indica la ordenanza municipal de tráfico sobre la permanencia de un vehículo en el mismo lugar durante varios días.

³¹⁹ Tendría que decir que la comprobación se debería hacer antes de iniciar la marcha y también estaría mejor si diera la oportunidad de hacer esa comprobación “personalmente o sirviéndose de otra persona” en línea con lo que señala el RGCir al referirse en su artículo 81.1 a la maniobra de marcha atrás.

³²⁰ No está bien redactado este apartado, ya que hay vehículos que carecen de matrícula como es el caso de los ciclos, los VMP y los vehículos de tracción animal. Por eso una redacción mejor sería: “Cuando el vehículo tenga obligación de disponer de placas de matrícula u otro medio de identificación (VMP), el conductor debe verificar que no presentan obstáculos (o mejor aún, impedimentos) que impidan o dificulten su lectura e identificación”.

³²¹ Como este término aparece con otros significados dentro del texto de la Ley, debería decir “impedimentos”.

³²² Tendría que aclarar que la verificación debe hacerse antes de ponerse a circular con el vehículo, ya que, si se encuentra aparcado esa obligación, en principio, no existe, ya que alguien podría embadurnarlas y dificultar su lectura y por eso no debería sancionarse al titular (ya que, si no está especificado como en este caso, las infracciones por documentación corresponden al titular), salvo que retirada la suciedad se apreciase que estaban alteradas o que siguiesen presentando dificultades para una lectura correcta.

³²³ En este apartado se incluiría la necesidad de que el conductor compruebe que las placas están homologadas y son del tamaño reglamentario (o que coincide la matrícula del remolque con la del vehículo tractor, en los remolques ligeros). En caso de no ser así, se podría denunciar al titular del vehículo por no tener la documentación en regla, ya que el art. 49.1 del RGV señala que “las placas de matrícula deben corresponder a tipos homologados”.

Se ha dado el caso de que algún titular de un vehículo ha sustituido una de las placas de matrícula por deterioro y la nueva no coincidía exactamente con la otra que llevaba puesta ya que una tenía el símbolo de la Unión Europea y la otra no, o una tenía el nombre provincial con las iniciales antiguas de la provincia y la otra con las iniciales modificadas (Gerona/Girona, Orense/Ourense) y eso fue motivo de denuncia aunque luego, fuera sobreesida, ya que las placas de matrícula tienen como misión identificar el vehículo y en este caso se estimó que se podía identificar perfectamente. Los afectados alegaron que se había deteriorado o extraviado una de ellas y que carecían de medios para volver a comprar un juego completo y se habían limitado a comprar una de ellas. También se da alguna vez el caso de un vehículo con una placa acrílica y la otra de metal, pero al estar las dos homologadas no habría base para formular una denuncia.

Si el estado de las placas fuese motivo de denuncia se rellenaría el boletín, aunque el vehículo estuviese estacionado.

Si alguien causa una broma de mal gusto a un conductor embadurnándole las matrículas, este último no puede alegar esta circunstancia si es sancionado, ya que este artículo deja claro que debe cerciorarse de que las placas de matrícula están claramente legibles.

Y aquí, en caso de no encontrarse al autor del hecho, sería sancionado el conductor, lo que es un ejemplo más de una sanción de tráfico a quién no ha cometido un hecho.

El art. 76.p) del TRLTSV señala que es infracción grave “Incumplir la obligación de todo conductor de verificar que las placas de matrícula del vehículo no presentan obstáculos que impidan o dificulten su lectura e identificación”. Según la Instrucción 07/S-89 de la DGT, de 10.05.2007, “esto se aplica en aquellos supuestos en que utilice un sistema, método o técnica con la manifiesta intencionalidad de eludir la vigilancia del vehículo. El agente denunciante que detecte la circulación de un vehículo con estos sistemas describirá el método empleado, pudiendo adjuntar imágenes o fotografías de la técnica o método utilizado”.

Esta Instrucción no contempla que pasaría si la alteración de la placa de matrícula se la hizo alguien con objeto de gastar una broma al conductor o si fue simplemente un acto de gamberrismo.

3. El titular³²⁴ y, en su caso, el arrendatario de un vehículo tiene el deber de actuar con la máxima diligencia para evitar los riesgos que conlleva su utilización³²⁵, mantenerlo en las condiciones legal y reglamentariamente establecidas³²⁶, someterlo a los reconocimientos e inspecciones³²⁷ que correspondan e impedir que sea conducido por quien nunca haya obtenido el permiso o la licencia de conducción correspondiente³²⁸.

También se ha observado en zonas rurales que un titular utiliza la misma matrícula para dos vehículos, con el fin de ahorrarse el seguro de uno de ellos, pero eso escapa al contenido de esta ley ya que se trata de un delito de falsedad en documento público.

³²⁴ *Llama la atención que en este apartado se ocupa de una de las obligaciones del titular cuando el artículo siguiente se ocupa precisamente de las obligaciones del titular, por ello no debería figurar en este artículo.*

³²⁵ *Es una quimera pretender que un titular o un arrendador pueden controlar a un conductor que puede estar a cientos de kilómetros de distancia. Con la tecnología actual se puede o podría conocer la velocidad, la velocidad promedio y el recorrido del vehículo, pero habría que tener cámaras instaladas dentro del mismo para apreciar el manejo del vehículo por el conductor y aun así sería difícil cumplir con este apartado.*

³²⁶ *Mantenerlo en buen estado de funcionamiento.*

³²⁷ *Debiera aclarar que se refiere a las inspecciones en las estaciones ITV ya que podría interpretarse que se trata de los reconocimientos e inspecciones que figuran en el manual de mantenimiento del vehículo.*

³²⁸ *Se corresponde con el artículo 9.3 del RGCond y estaría aún mejor si añadiese, tanto en la Ley como en el Reglamento: “o haya perdido su vigencia y el titular tuviese constancia de ello”. Así, si una persona conoce que otra ha perdido la vigencia de su permiso y aun así le permite conducir un vehículo no sería sancionada por el TRLTSV. Debiera sancionarse también a aquellos que sabiendo que el conductor carece de permiso, viajan con él.*

En el caso de un adulto, que tiene permiso vigente y no es titular del vehículo, que viaja con un menor y le permite conducir un vehículo no se entiende que el responsable sea el titular y no quien permite y favorece la comisión de una infracción administrativa.

La Circular 10/2011 sobre criterios para la unidad de actuación especializada del ministerio fiscal en materia de seguridad vial, señala que existen diferencias sustanciales entre el ilícito administrativo y el penal, y que es punible a título de cooperación necesaria en el delito del art. 384 inciso último del CP, la conducta de aquellos que ceden o prestan el vehículo para su conducción inmediata o cercana en el tiempo a quien nunca ha obtenido permiso o licencia, con plena consciencia de dicha carencia.

La Sentencia de Pleno del Tribunal Supremo, Sala Segunda, 314/2021, de 15 de abril, se ocupa de las personas que dejan su vehículo a terceros para ser conducidos, conociendo que no tienen permiso de conducción para ello, o, incluso, en esta sentencia, de aquellos padres que se dedican a “enseñar” a sus hijos menores a conducir con el riesgo de que puedan colisionar con un obstáculo u otro vehículo o atropellar a alguien.

En estos casos se produce una infracción penal art. 384.2 CP como cooperador necesario y se castiga: “(...) al que realizare la conducción tras haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial y al que condujere un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción”.

Existía división de criterios sobre si cabe la cooperación necesaria en el delito de conducción sin permiso contemplado en este artículo del CP. Algunas Audiencias descartaban la responsabilidad penal en estos casos de cooperación a la comisión del delito frente a las que afirmaban la concurrencia de responsabilidad penal, siendo este último razonamiento mayoritario

La sentencia de casación afirma la posibilidad de apreciar la cooperación necesaria en el delito de conducción sin haber obtenido o perdido el permiso o licencia. Es punible la conducta de poner un vehículo de motor o un ciclomotor a disposición (por acción u omisión) de una persona que carece de permiso o licencia, que es quien lo conduce.

Ese criterio también se contiene en la STS, Sala de lo Penal, núm. 393/2023, de 24 de mayo, El Supremo estimó el recurso interpuesto por el Ministerio Fiscal contra la sentencia que descartó la cooperación necesaria del coacusado en la conducta desarrollada por el otro acusado de conducción sin carnet, constitutiva de un delito contra la seguridad vial del art. 384 CP.

El acusado conducía el vehículo, propiedad del coacusado por el aparcamiento del polideportivo de la Universidad sin haber obtenido el carnet. En vehículo viajaba como copiloto el coacusado, conocedor de que aquel no tenía permiso, y pretendía ayudarle para que aprobara el examen práctico para obtenerlo.

Dejar que una persona use el vehículo para conducirlo, a sabiendas que carece de toda autorización para conducir por no haber dispuesto nunca de licencia, supone una efectiva e insustituible aportación para la ejecución del hecho principal, elevando intolerablemente el riesgo de producción del resultado jurídicamente desaprobado.

No cabe duda de que el conductor del vehículo merece reproche penal porque con su conducta satisface los elementos del tipo introduciendo el riesgo jurídicamente desaprobado, y para la Sala tampoco es cuestionable que la contribución del cooperador, que busca favorecer esa conducta permite también, en términos normativos, el riesgo típico del cooperador sobre el que se basa el desvalor de su conducta.

No es la primera vez que la Sala de lo Penal se pronuncia sobre la delimitación entre la infracción penal y la infracción administrativa, señalando que la aplicación de la norma administrativa debe reservarse para incumplimientos del deber que no comporten aportaciones activas para la ejecución de la conducta típica o sean debidos a la culpa o negligencia del obligado en la custodia del vehículo. También el Tribunal Constitucional se ha encargado de identificar un espacio claro de deslinde atendidos los fines de protección de una y otra norma y en el distinto grado de lesividad que para el bien jurídico de la seguridad del tráfico supone conducir un vehículo sin haber obtenido nunca un permiso o licencia.

Por ello, cuando se identifica el nivel de desvalor en la aportación al hecho doloso de un tercero y el cooperador la asume, para el Supremo es evidente que su participación adquiere relevancia penal ex art. 28 b) CP, desplazando la infracción administrativa "de incumplir la obligación de impedir que el vehículo sea conducido por quien nunca haya obtenido el permiso o la licencia de conducción correspondiente", prevista en el art. 76 v) del RD Legislativo 6/2015, 30 Oct., por el que se aprueba el TRLTSV.

Ahora bien, al ser menor la relevancia penal de la participación del cooperador, menor también debe ser la consecuencia penológica y en el caso, no existen razones que justifiquen que se imponga al partícipe la misma pena prevista para el autor porque en el caso, la aportación del cooperador, se sitúa muy alejada de las decisiones de dominio del hecho y de los núcleos de prohibición sobre los que se funda la especialidad de la conducta típica, lo que hace que se active la cláusula de degradación punitiva del art. 65.3 CP y su pena deba ser rebajada en un grado respecto a la prevista para el autor, fijándose en la mínima de seis meses de multa.

³²⁹ El Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos en su artículo 4 indica: "1. Los vehículos matriculados o que vayan a ser matriculados en España, para poder circular por las vías públicas, deberán someterse a inspección técnica en una estación ITV (...).

El 17.10.2021 la entidad AEA informaba que la jueza de lo Contencioso-Administrativo número 33 de Madrid, ha resuelto un recurso promovido por su departamento legal y ha considerado que "el ilícito a sancionar está constituido por el hecho de circular no por el incumplimiento de someter al vehículo a ITV de forma periódica". De esta forma fundamenta que solo se puede sancionar por no haber pasado la ITV a los vehículos que circulen. El caso se inició por la denuncia formulada por la Policía Municipal de Madrid a un vehículo estacionado en una calle de la capital por el hecho de no haberse sometido a la ITV periódica establecida reglamentariamente. Dado que las infracciones relativas a las condiciones técnicas y al seguro obligatorio están excluidas de la competencia municipal la sanción la impuso el jefe provincial de Tráfico de Madrid después de rechazar las alegaciones planteadas por el multado, que planteó recurso judicial a través de los letrados de la entidad. La sentencia estima el recurso del sancionado contra la resolución de la Jefatura Provincial de Tráfico que le impuso dicha multa de 200 euros, que queda anulada.

Para el presidente de AEA, "está sentencia recoge de forma admirable la doctrina del Tribunal Constitucional en relación con el principio de reserva legal en materia de derecho administrativo sancionador y recuerda que ninguna administración puede utilizar la analogía para sancionar hechos que no están expresamente contemplados en la ley".

El Juzgado de lo Contencioso-Administrativo nº 33 de Madrid dictó la sentencia número 358/2021 con fecha 7 de octubre de 2021 por la infracción por no haber sometido a la inspección periódica reglamentaria a un vehículo que se encontraba estacionado en la calle. La sentencia considera que el art. 76.o) TRLTSV lo que sanciona es circular con el vehículo y no se aplica pues cuando está estacionado.

Sin embargo, el inciso 2 del art. 76.o) considera graves las infracciones relativas a las normas que regulan la inspección técnica de vehículos y la DGT en una nota informativa de 03.11.2021 aclaratoria de esta sentencia nos recuerda que el Tribunal de Justicia de la Unión Europea en cuestión prejudicial, planteada por el Tribunal Supremo ha descrito como "hecho de la circulación" el estacionamiento de un vehículo en un garaje privado y por ello sería aún más aplicable al estacionamiento en la vía pública.

En cualquier caso, sino se considerase grave, pasaría a ser leve ya que se está infringiendo la obligación que estamos viendo en el art. 10.3) TRLTSV sobre la obligatoriedad de someter el vehículo a los reconocimientos e inspecciones reglamentarios.

La sentencia 35/2023, de 17.02.2023 del Juzgado de lo Contencioso Administrativo, Sección 1, de Pamplona señala que resulta "perfectamente aplicable" una sentencia del Juzgado de lo Contencioso-Administrativo nº 33 de Madrid, que estableció que "ninguna infracción define el artículo 10.1 del Reglamento General de Vehículos, que realmente lo que hace es imponer la obligación de su inspección periódica, lo que no significa que esté

³³⁰ (Culpa exclusiva de las víctimas en un accidente de circulación).

describiendo ninguna conducta infractora, otra cuestión serán las consecuencias y la responsabilidad en que pudiera incurrir quien contraviene el deber impuesto”, y en base a la vulneración del principio de tipicidad anuló la sanción.

³³⁰ Si el comportamiento o la actitud de la víctima de un accidente de tráfico ha sido el motivo por el que ha tenido lugar el siniestro, puede ser causa para exonerar de responsabilidad al productor del daño causado.

El art. 1 de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, dispone: “El conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de estos, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación.

En el caso de daños a las personas, de esta responsabilidad sólo quedará exonerado cuando pruebe que los daños fueron debidos a la culpa exclusiva del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo; no se considerarán casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos”.

Es decir, que los daños sufridos en estos casos por la víctima, habrán de imputarse solo a ella (salvo caso de fuerza mayor), no al conductor causante del daño, lo que se traduce a efectos prácticos en que desaparece el derecho a ser indemnizado por ese hecho.

Desde un punto de vista estrictamente jurídico, el peatón es responsable del accidente, o al menos culpable en una proporción alta, si cruzaba la calzada sin prestar atención o distraído con su teléfono móvil. Además, los peatones que cruzan la calzada en la oscuridad, o en condiciones meteorológicas desfavorables, como lluvia, niebla y granizo, vistiendo ropa oscura o en un estado manifiestamente alterado (embriaguez o abuso de sustancias) suelen ser considerados plenamente responsables del accidente de tráfico. En cuanto a los pasos de peatones, en caso de que un peatón cruce repentinamente la calzada fuera del mismo, la responsabilidad del conductor suele reducirse, pero no anularse. De hecho, el conductor de un vehículo siempre debe poder garantizar la capacidad de frenar con prontitud para evitar el accidente. También debe estar atento a la presencia de usuarios vulnerables como por ejemplo niños o personas mayores que incluso pueden estar medicadas y por ello perder capacidad de orientación. En algunos casos, sin embargo, la ley puede prever la anulación total de la culpa del conductor si se demuestra que el comportamiento del peatón fue tan inesperado y repentino que no pudo reaccionar a tiempo para evitar el accidente.

No obstante, es importante valorar cada caso concreto, ya que las circunstancias son distintas y si bien habrá casos en los que la culpa puede ser exclusiva de la víctima, en otros casos puede ser compartida.

Requisitos de la culpa exclusiva de la víctima como causa de exoneración (véase la SAP de Murcia 527/2023, de 25 de septiembre):

- 1) Se requiere que el comportamiento que ha provocado el accidente sea única y exclusivamente imputable a la víctima, y no a otro usuario también involucrado, a condiciones meteorológicas, etc. Ejemplo: peatón que cruza por donde no debe sin prestar atención, sin ser un lugar con fácil visibilidad, y es atropellado por un vehículo que circula correctamente.
- 2) Diligencia debida por el causante del daño. Es necesario que ninguna de las circunstancias acontecidas en el siniestro que ha provocado el daño, pueda ser imputable al conductor por no actuar con la diligencia debida. Retomando el ejemplo anterior, si a la imprudencia por parte del peatón, que cruza sin mirar, se le suma que el conductor del vehículo circulaba a una velocidad superior a la permitida para esa vía, de manera que si hubiese conducido a una velocidad menor hubiese podido esquivar al peatón y por ende, impedir el accidente, no se le exoneraría a este de responsabilidad por el daño causado.

La Audiencia Provincial de Málaga en sentencia 154/2019 confirmó la desestimación de daños y perjuicios solicitados por una peatona que resultó atropellada al cruzar la calzada por un lugar que no estaba habilitado para el cruce de peatones. Concluye que las circunstancias de la vía y la iluminación existente exigían prestar un plus de atención y que fue su conducta negligente la causa determinante del siniestro.

La Audiencia Provincial de Navarra en Sentencia 151/2019 confirmó la responsabilidad de una conductora que, cuando salía de un garaje subterráneo, colisionó con un ciclista que circulaba por la acera. La sentencia descartó la existencia de culpa exclusiva de la víctima, ni siquiera la concurrencia de culpas. Aunque la bicicleta circulaba por la acera, el art. 46.1 RGCir exige que se conduzca a velocidad moderada y, si fuera preciso, detener el vehículo cuando las circunstancias lo exijan, especialmente “b) Al aproximarse a ciclos circulando ...” y que también es aplicable el art. 72.1 RGCir que establece que el “conductor de un vehículo ... estacionado ... procedente ... de una propiedad colindante que pretenda incorporarse a la circulación, deberá cerciorarse ... de que puede hacerlo sin peligro para los demás usuarios”.

Si hubiese concurrencia de culpas, la víctima no va a obtener toda la indemnización que le correspondería si no hubiese mediado su culpa o responsabilidad. Un ejemplo de esta circunstancia es que es el caso de un accidente sufrido por dos vehículos. Uno de ellos es el causante del mismo y provoca lesiones graves en el ocupante del

Artículo 11. Obligaciones del titular del vehículo y del conductor habitual³³¹.

1. El titular³³² de un vehículo tiene las siguientes obligaciones:

otro vehículo. Sin embargo, se determina que dicho ocupante, en el momento del siniestro no tenía abrochado el cinturón de seguridad, de manera que las lesiones sufridas son aún mayores por esta circunstancia imputable solo a él. Es en este tipo de circunstancia cuando las compañías aseguradoras intentan evitar gran parte de los importes de las indemnizaciones, ya que achacan a que la responsabilidad es compartida por los implicados en el siniestro. Las aseguradoras consideran que la falta de uso del cinturón contribuye al agravamiento de las lesiones, incluso para el que no provocó el accidente, ya que este dispositivo está diseñado para reducir la violencia del impacto y distribuir las fuerzas del accidente de manera más controlada.

De no estar usando el cinturón, las lesiones tienden a ser más graves, lo cual puede aumentar el coste de la indemnización y, en consecuencia, las aseguradoras tienen derecho a una reducción de la misma.

La reducción de la indemnización por no usar el cinturón se realiza de manera proporcional a la gravedad de las lesiones que habría sufrido el o los ocupantes del vehículo si estuvieras usando el dispositivo de seguridad. Esto significa que, si se demuestra que las lesiones habrían sido menores o incluso evitadas con el cinturón, la compensación se ajustará en función del grado de responsabilidad personal del o de los afectados.

³³¹ *La definición de “conductor habitual” figura en el Anexo I de esta Ley, en su apartado 2. Por su parte, la Orden INT/3215/2010, de 3 de diciembre, por la que se regula la comunicación del conductor habitual y del arrendatario a largo plazo al Registro de Vehículos (BOE núm. 304, de 15 de diciembre), la cual tiene por objeto regular los términos en los que el titular de un vehículo o, en su caso, el arrendatario a largo plazo, podrá comunicar al Registro de Vehículos de la DGT el conductor habitual. Asimismo, tiene por objeto establecer los términos en los que los titulares de los vehículos en régimen de arrendamiento a largo plazo deberán comunicar los datos del arrendatario al citado registro.*

Para proceder a la inscripción de un conductor habitual en el Registro de Vehículos, la persona física que haya sido designada deberá haberlo consentido de modo fehaciente.

³³² *Debemos tener en cuenta que un menor puede ser titular de un vehículo y en el RGV existe un campo, en este caso, para anotar la tutela. Será responsable solidario el tutor, en su caso, a los efectos del art. 82 del TRLTSV.*

a) Facilitar a la Administración la identificación³³³ del conductor del vehículo en el momento³³⁴ de cometerse una infracción³³⁵. Los datos facilitados³³⁶ deben incluir el

³³³ La publicación sevilladirecto.com se hace eco en su edición digital del 03.01.2013 del caso de un varón de 30 años que identificó a su hermano como conductor sin el conocimiento de aquel y por lo tanto sin su consentimiento. La infracción le supuso al afectado 500 € de multa y la pérdida de 4 puntos, pero pudo demostrar que no podía ser el conductor ya que se encontraba en otro lugar por lo que la Guardia Civil detuvo a su hermano, titular del vehículo, imputándolo como presunto autor de un supuesto delito de usurpación de estado civil al usar una identidad falsa, otro de falsedad documental en la denuncia de tráfico y un tercero contra la seguridad vial por conducción de vehículo a motor careciendo del permiso de conducción, al estar privado de ese derecho por sentencia judicial.

La publicación www.autopista.es, informa el 24.09.2019 que un conductor fue condenado a una multa de 800 euros y a 6 meses de prisión condicionados a no delinquir en 2 años, por dar los datos de otra persona para no pagar una multa de velocidad. Fue acusado de un delito de falsedad documental y de estafa en grado de tentativa ya que la persona que había puesto como conductor desconocía que le habían hecho figurar como conductor y además, una vez descubierto, no quiso facilitar la identidad real del conductor, que resultó ser él.

El Tribunal Supremo, Sala de lo Penal, en Sentencia 823/2023, de 10 de noviembre, desestimó el recurso de casación interpuesto contra la sentencia de la AP León, confirmando la condena impuesta por un delito de falsedad en documento oficial. El acusado faltó a la verdad al contestar al requerimiento de identificación del conductor en una multa por velocidad, pues identificó erróneamente a su padre de 82 años como el conductor, a fin de evitar la retirada de puntos de su carnet de conducir, sin conocimiento de éste y señalando su domicilio profesional para recibir la sanción definitiva que pagó, salvando sus puntos a costa de descontarlos a su padre.

Quien contesta al requerimiento efectuado por la Administración, efectuando una identificación del conductor del vehículo sancionado que no se ajustaba a la realidad, conociendo que su declaración no es cierta como en el caso, en el que el acusado era plenamente conocedor que quien conducía el vehículo había sido él y no su padre, comete el delito de falsedad, previsto en el art. 390.1.3º CP.

Con este actuar, prosigue la sentencia, además de provocar un perjuicio directo a la persona que se identificó, supone un engaño a la Administración, evitando que ésta se pudiera dirigir contra él, procediendo contra una persona que no era el conductor del vehículo en el momento de cometerse la infracción.

Seguidamente se expone un comentario de "Pitutis" en la página web Infopolicial:

[Cuando el conductor u otro implicado en una infracción le facilite al agente datos falsos o inexactos durante el proceso de identificación, pretendiendo engañarlo, comete una infracción al artículo 36.6 de la LO 4/2015: "...la alegación de datos falsos o inexactos en los procesos de identificación".

Asimismo, el artículo 16.2 establece: "Cuando no fuera posible la identificación por cualquier medio, incluida la vía telemática o telefónica, o si la persona se negase a identificarse, los agentes, para:

- impedir la comisión de un delito
- o al objeto de sancionar una infracción (se entiende que puede ser tanto de tipo penal como administrativo, una vez que ya la ha cometido), podrán requerir a quienes no pudieran ser identificados a que les acompañen a las dependencias policiales más próximas en las que se disponga de los medios adecuados para la práctica de esta diligencia ..."

En el caso de que el sujeto vaya a ser trasladado a efectos de identificación y este se niega estaríamos ante un delito de desobediencia grave del artículo 556 del CP. Si este al final acepta el traslado, pueden ocurrir dos cosas:

1. Que colabore y facilite sus datos, se levantaría acta por infracción del artículo 36.6 de la LO 4/2015, por la negativa a identificarse en vía pública.

2. Si sigue negándose o no colabora en facilitar los datos.

Conforme al artículo 16.4 "en los casos de resistencia o negativa a identificarse o a colaborar en las comprobaciones o prácticas de identificación, se estará a lo dispuesto en el CP, en la LECrim y, en su caso, en esta Ley." Por lo tanto, habría que proceder a su detención por un delito de desobediencia grave del artículo 556 del CP].

³³⁴ Si el titular no es requerido para que identifique al conductor "en el momento" (equivalente a "en el instante") en que se comete la infracción, esta redacción parece dar a entender que ya no está obligado a identificarlo con posterioridad, con lo cual el titular del vehículo queda protegido de la obligación de identificar al conductor ya que la mayoría de las veces, al no parar el vehículo "en el momento" de la infracción se va a enterar "a posteriori" de que se ha sancionado al conductor de su vehículo.

Para evitar este tipo de lectura, hubiera bastado con decir "debe facilitar la identidad de la persona que conducía el vehículo cuando se cometió la infracción".

³³⁵ No existe infracción del principio de presunción de inocencia, porque el incumplimiento del deber de identificar al conductor no convierte al titular del vehículo en culpable de la infracción cometida con éste, sino que pasa a ser una infracción distinta, aunque muy grave.

El TC en Sentencia 154/1994, de 23 de mayo, fundamento jurídico 3, consideró que el propietario de un vehículo en razón del conjunto de derechos y obligaciones dimanantes de sus facultades dominicales y esencialmente debido al riesgo potencial que la utilización de un automóvil entraña para la vida, salud e integridad de las personas, debe conocer en todo momento quien lo conduce. En caso contrario, esa falta de control sobre los bienes propios constituye un supuesto claro de culpa por falta de cuidado o de vigilancia, cuya concurrencia posibilita de modo indubitado la traslación de la responsabilidad, que no podrá ser calificada en consecuencia de indebida ni de objetiva.

El TC en su sentencia 197/1995, de 21 de diciembre, Fundamento jurídico 8, no considera excesiva ni desproporcionada la obligación del titular del vehículo de informar a la Administración de quién conducía el vehículo cuando se produjo una supuesta infracción de tráfico, en el caso de que no hubiera sido posible su identificación en el acto de formularse la denuncia. Añade además que, sin la colaboración en tales casos del titular del vehículo, la obligada intervención de los poderes públicos en el mantenimiento de la seguridad de la circulación vial resultaría notablemente dificultada.

El Juzgado de lo Contencioso-Administrativo 6 de Madrid, en resolución de 17.05.2017 declaró que la autoridad sancionadora (en este caso era la DGT) tiene que identificar al conductor de forma clara y precisa, de otra forma se vulnera la presunción de inocencia del propietario del vehículo.

³³⁶ En caso de que se identifique a otro conductor, la denuncia a nombre del titular del vehículo quedará anulada y se remitirá la notificación de la misma al conductor responsable de la infracción, excepto que se trate de una infracción imputable al titular del vehículo como, por ejemplo, circular con un vehículo que “incumpla las condiciones técnicas que afecten gravemente a la seguridad vial”.

El que identifique a otro conductor falsamente, es decir, con dolo, será imputado por un delito de usurpación del estado civil, contemplado en el art. 401 del Código Penal. El Tribunal Supremo en Sentencia de 23 de mayo de 1986 recalcó que “usurpar el estado civil (en este contexto, significa personalidad o identidad) de una persona es fingirse ella misma para usar de sus derechos, es suplantar su filiación, su paternidad, sus derechos conyugales, es la falsedad, aplicada a la persona y con el ánimo de sustituirse por otra real y verdadera”, añadiendo que “no es bastante, para la existencia del delito, con arrogarse una personalidad ajena, asumiendo el nombre de otro para un acto concreto; es condición precisa que, la suplantación se lleve a cabo para usar de los derechos y acciones de la personalidad sustituida. Constituye, pues, exigencia de este delito un elemento subjetivo del injusto el propósito de ejercitar derechos y acciones de la persona suplantada”. Aunque llegan con frecuencia supuestos de este tipo a los tribunales, los investigados (imputados) suelen terminar absueltos por la no concurrencia de alguno de los requisitos necesarios para la apreciación de este delito.

Se ha dado el caso de que una persona le presta el vehículo a otra, esta última comete una infracción y el titular del vehículo lo identifica, de buena fe, como conductor, pero mientras tanto se deterioró la relación de amistad o familiar entre esas personas con lo que el auténtico conductor afirma no serlo. En ese caso el titular del vehículo muchas veces se ve obligado a hacerse cargo de la multa ya que la ley considera que no ha identificado verazmente al conductor. Si no cuenta con testigos o pruebas a su favor se verá obligado a pagar la sanción prevista por no identificar al conductor, aunque lo haya hecho correctamente, que actualmente puede alcanzar hasta 1500 €, sin posibilidad de descuento.

Esto significa que el cumplimiento del deber de identificación veraz no depende ya del propio obligado, sino de la voluntad de un tercero, en este caso, del conductor identificado, al que le basta negar su participación en los hechos denunciados para muchas veces convertir al titular del vehículo en autor de la infracción del deber de identificación, salvo prueba en contrario.

Lo anterior está avalado por la Sentencia 29/2014, de 24 de febrero, del Tribunal Constitucional (BOE núm. 73, de 25 de marzo – Suplemento TC), que desestimó el recurso de amparo del propietario de un vehículo que había sido sancionado por identificar a una persona que negó conducir el vehículo en el momento de la infracción. Sucesivas instancias judiciales ratificaron que el titular del vehículo no había identificado correctamente a quien conducía el vehículo.

Estas situaciones se han ido matizando posteriormente. Así la mera negación, por sí sola, no es prueba bastante, a los efectos de destruir la presunción de inocencia consagrada en el art. 24.2 CE. Puede constituir un indicio relevante, cuando tal negativa esté revestida de mayor credibilidad que la identificación realizada y así se explicita por la Administración, posibilitando entonces que el procedimiento sancionador se dirija contra el propietario.

Por tanto, negados los hechos por el conductor, se debe valorar la mayor credibilidad de esta oposición frente a las explicaciones y justificaciones del titular tendentes a comprobar la verosimilitud de aquella identificación (STC 117/2016, de 20 de junio).

Además, debemos tener presente el art. 392 del Código Penal que sanciona la falsedad documental de un particular. El conductor identificado que niega serlo podría denunciar a aquel que lo identificó ya que queda constancia por escrito de esa identificación.

número³³⁷ del permiso o licencia de conducción que **permita la identificación en el Registro de Conductores e Infractores³³⁸ del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.**

Si el conductor no figura inscrito en el aludido Registro de Conductores e Infractores³³⁹, el titular deberá disponer de copia³⁴⁰ de la autorización administrativa³⁴¹ que le habilite a conducir en España y facilitarla³⁴² a la Administración cuando le sea requerida. Si el

Otra posibilidad de denuncia en caso de que el conductor facilite datos falsos o inexactos durante el proceso de identificación, es hacerlo por el artículo 36.6) de la LO 4/2015 de Protección de la Seguridad Ciudadana que califica como infracción grave “la negativa a identificarse a requerimiento de la autoridad o de sus agentes o la alegación de datos falsos o inexactos en los procesos de identificación”.

En el caso de la negativa a identificarse, es necesario que no exista causa justificada y antes de recurrir al traslado a efectos de identificación se debe tratar de conseguir la identificación por otros medios que proporcionen certeza al agente.

Si se resiste a identificarse, por ejemplo, negándose a acompañar al agente al cuartel o a la comisaría se le puede denunciar por el delito de desobediencia grave del artículo 556 del Código Penal.

³³⁷ *Ahora un conductor si facilita, por ejemplo, el vehículo a un amigo, a un empleado, a un aparcacoches o lo deja en un taller de reparación debería anotar el permiso de conducción de la persona que lo va a conducir o que lo puede conducir ya que tiene la obligación de facilitar el número de permiso si se comete una infracción con su vehículo, lo que socialmente resulta bastante complicado de llevar a cabo.*

³³⁸ *En el caso de identificar al conductor sin aportar copia del permiso de conducir, es dudoso, que se pueda aplicar el triple de la infracción de origen ya que lo que tendría que sancionarse es no aportar esa copia.*

³³⁹ *En esta ocasión hubiera bastado poner “aquel registro” en lugar de volver a repetir: “Registro de Conductores e infractores”. Por otra parte, dado que este registro se nombra tanto, sería interesante que se pudiese abreviar diciendo: “RECI”, “RECOIN” o similar.*

³⁴⁰ *Es decir, no se puede identificar a un extranjero como conductor del vehículo si no se aporta copia de su permiso de conducción y éste debe ser válido para conducir en España. La redacción de este párrafo exige únicamente la copia sin obligación de que sea auténtica o esté cotejada y tampoco exige que se acompañe copia del DNI o Pasaporte, aunque al final del escrito de notificación figura una casilla para que se anote el número.*

Llama la atención que, a la hora de identificar al conductor, el titular del vehículo lo tenga que hacer por: 1) Internet, 2) por fax y 3) por correo postal y no ofrezca la posibilidad de presentar esa identificación a través de un registro de entrada oficial.

También llama la atención que no indique que, en el caso de que en la autorización no figure la dirección postal del infractor, deba aportarse. Tampoco figura en el escrito de denuncia, pero debe comunicarse la dirección postal del conductor extranjero para enviarle la notificación a su país. Si siguiese estando en España se podría enviar al ESTRADA una dirección de nuestro país porque lo importante es que quede constancia de la notificación. En la notificación al extranjero habría que respetar las normas de aquel país, es decir, si no existiese obligación equivalente en aquel país, en el caso de nadie se haga cargo de la notificación, de repetir el intento de notificación en los tres días siguientes, a hora distinta, no se haría.

A pesar de que este artículo no exige que la copia del permiso extranjero esté cotejada o sea auténtica, la DGT en los escritos que está remitiendo desde el Centro de denuncias automatizadas de León sí que requiere que reúna una de esas características y cita este artículo de la Ley. Aquí se observa una extralimitación del funcionario firmante ya que amplía de “motu proprio” las exigencias que figuran en la Ley.

³⁴¹ *Se trata de evitar que se diga que el vehículo lo conducía una persona inexistente o que ni siquiera tiene el permiso de conducir.*

³⁴² *Es llamativo que el titular o el conductor antes de permitirle conducir un vehículo a un conductor no inscrito tenga que exigirle una copia de su permiso de conducción por si la necesitase aportar en caso de que dicho conductor cometa una infracción. Se echa de menos que no exija que la copia sea auténtica o esté debidamente compulsada.*

La sentencia 62/2014 del Juzgado Contencioso-Administrativo núm. 1 de Ferrol estimó que la identificación veraz del conductor no puede equipararse a la obligación de disponer de una copia de la autorización administrativa para conducir puesto que esta no se encuentra prevista expresamente como hecho constitutivo de infracción administrativa. La Administración debe realizar cierta labor de comprobación y no puede hacer presunciones de falsedad sin más.

titular fuese una empresa de alquiler de vehículos sin conductor, la copia de la autorización administrativa podrá sustituirse por la copia del contrato de arrendamiento.

- b)** Impedir que el vehículo sea conducido por quien nunca haya obtenido el permiso o la licencia de conducción correspondiente³⁴³.

2. El titular del vehículo puede comunicar al Registro de Vehículos³⁴⁴ del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico la identidad del conductor habitual del mismo³⁴⁵. En este supuesto, el titular queda exonerado de las obligaciones anteriores, que se trasladan al conductor habitual.

3. Las obligaciones establecidas en el apartado 1 y la comunicación descrita en el apartado anterior **corresponden al arrendatario a largo plazo del vehículo**³⁴⁶ en el supuesto de que haya constancia de éste³⁴⁷ en el Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

³⁴³ No se puede alegar que, por ejemplo, un hijo o una sobrina cogieron el coche sin autorización ya que el titular está obligado a poner a buen recaudo las llaves del vehículo. No sería de aplicación si el conductor tuvo permiso, pero está en pérdida de vigencia o lo tiene caducado, aunque esta circunstancia la conozca el titular.

Sorprende que a un conductor que permite que maneje el coche una persona que carece de permiso de conducción no se le sancione administrativamente si no es el titular del vehículo. Por eso si el titular autoriza a una persona a conducir y esa persona autoriza a otra que carece de permiso o licencia no se entiende que se sancione al titular.

También el término “correspondiente” puede dar lugar a equívocos ya que no sabemos si se refiere a un permiso en general o al que corresponde al tipo de vehículo que conduce.

³⁴⁴ Orden INT/3215/2010, de 3 de diciembre, por la que se regula la comunicación del conductor habitual y del arrendatario a largo plazo al Registro de Vehículos. La Orden exige que la persona que figure como conductor habitual dé su consentimiento de forma fehaciente.

El titular no se pone en contacto con el Registro de Conductores e Infractores tal como señala la Ley. En la práctica, el titular del vehículo acude con su DNI original a la Jefatura Provincial de Tráfico y comunica, sin pagar tasa, los siguientes datos del conductor habitual en un impreso de “Cuestiones varias”: nombre y apellidos, NIF o NIE, domicilio o DEV, hora y fecha del efecto de alta.

El consentimiento fehaciente se demuestra firmando un impreso que figura en el Anexo de la Orden.

El pago de las multas debe realizarse en la **página web u oficina del emisor** de la notificación.

³⁴⁵ La Orden INT/3215/2010, de 3 de diciembre, (BOE núm. 304, de 15 de diciembre) indica en su art. 2 que el titular del vehículo podrá comunicar al Registro de Vehículos para su inscripción los datos del conductor habitual del vehículo.

Son muchas las ocasiones en que el titular del vehículo no hace uso de él, y si en cambio una de las personas de su entorno (familiar, trabajador de la empresa, etc.) En estas circunstancias, la Ley permite ahora al titular del vehículo (o al arrendatario a largo plazo) incluir en el Registro de Vehículos (no en el de Conductores e Infractores) al conductor que suele hacer uso del mismo. Desde el momento de su inclusión en el Registro, las Administraciones se dirigirán directamente contra el conductor habitual, evitando de este modo un eslabón en la cadena de identificaciones y notificaciones, acudiendo directamente a quien es usuario habitual del vehículo. En caso de que no hubiese sido designado ninguno, el responsable de las infracciones cometidas será el titular, salvo que indique que conducía otra persona. Esto permite a los titulares y arrendadores a largo plazo desentenderse de las sanciones en caso de que quien conduzca habitualmente sea otra persona.

³⁴⁶ La Orden INT/3215/2010, de 3 de diciembre, (BOE núm. 304, de 15 de diciembre) indica en su artículo 1 que “se entenderá que un vehículo está cedido en régimen de arrendamiento a largo plazo cuando permanezca arrendado a la misma persona física o jurídica por tiempo superior a tres meses dentro de un periodo de doce meses consecutivos. Se excluye del concepto de arrendamiento a largo plazo el arrendamiento financiero o leasing”.

³⁴⁷ Orden INT/3215/2010, por la que se regula la comunicación del conductor habitual y del arrendatario a largo plazo al Registro de Vehículos.

4. El titular del vehículo en régimen de arrendamiento a largo plazo³⁴⁸ debe comunicar al Registro de Vehículos³⁴⁹ del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico la identidad del arrendatario.

Artículo 11.bis. Obligaciones del titular de un sistema de conducción automatizado³⁵⁰

El titular del sistema de conducción automatizado de un vehículo³⁵¹ deberá comunicar al Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico las capacidades o funcionalidades del sistema de conducción automatizada, así como su dominio de diseño operativo, en el momento de la matriculación, y con posterioridad, siempre que se produzca cualquier actualización del sistema a lo largo de la vida útil del vehículo.

Artículo 12.³⁵²Obras y actividades³⁵³ prohibidas

1. La realización de obras, instalaciones, colocación de contenedores³⁵⁴, mobiliario urbano o cualquier otro elemento u objeto de forma permanente o provisional en las vías objeto de esta ley necesita autorización previa del titular de las mismas y se rige por lo dispuesto en la **normativa de carreteras³⁵⁵, y en las normas municipales³⁵⁶. Las**

³⁴⁸ Este régimen de arrendamiento se conoce también con el nombre de “renting” y debiera definirse como arrendamiento a mediano y largo plazo

³⁴⁹ Orden INT/3215/2010, por la que se regula la comunicación del conductor habitual y del arrendatario a largo plazo al Registro de Vehículos.

³⁵⁰ Artículo añadido por la Ley 18/2021 y entra en vigor el 21.03.2022. Comunicación al registro de vehículos de las capacidades o funcionalidad del sistema de conducción automatizada.

³⁵¹ Sorprende la redacción, ya que da a entender que puede haber un titular del sistema de conducción automatizado de un vehículo, distinto del propio titular del vehículo. Debiera aclararse reglamentariamente, así como se debe proceder a la comunicación de las capacidades o funcionalidades del sistema y también como se puede demostrar el dominio de “diseño operativo” y como se mantiene ese dominio cuando se produce una actualización del sistema. Es curioso que diga “actualización del sistema a lo largo de la vida útil del vehículo” y no “a lo largo de la vida útil del sistema”.

³⁵² No está bien redactado. Debería decir “Obras y actividades en la vía”. Parece que se ocupa sólo de las obras y actividades prohibidas cuando luego indica los casos en que se pueden hacer.

³⁵³ El art. 33 del Reglamento General de Circulación alemán (StVO) establece que no se pueden ofrecer bienes o servicios de ningún tipo en las vías. En España no está expresamente prohibida esta actividad, ni en este artículo de la Ley ni en el art. 4 del RGCir en el que se prohíben realizar actuaciones como rodajes, encuestas o ensayos, aunque sea con carácter provisional o temporal, que pueda entorpecer la circulación. Su posible prohibición queda en manos de una ordenanza municipal.

³⁵⁴ La Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular, en su art. 12.5.a) establece que corresponde a las entidades locales la recogida, el transporte y el tratamiento de los residuos domésticos en la forma en que establezcan sus respectivas ordenanzas (los vehículos abandonados son un residuo doméstico, según el art. 2 (definiciones) de esta ley).

En la ordenanza, de la que existe un modelo marco editado por la Federación Española de Municipios y Provincias se exige licencia municipal, un período máximo de tiempo de utilización de la vía pública y el pago de una tasa.

³⁵⁵ Art. 41 de la Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de Carreteras y art. 110.2a) 110.3a) o 110.4a) del Real Decreto 1812/1994, de 2 de setiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras, bajo el concepto de “Realizar obras, instalaciones o actuaciones no permitidas entre la arista exterior de explanación y la línea límite de edificación, llevadas a cabo sin las autorizaciones o licencias requeridas, o incumpliendo alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas”.

No parece muy adecuado que ni el TRLTSV ni el RGCir mencionen la palabra “árboles” en todo su articulado. El art. 94 del Reglamento General de Carreteras señala: “a) Plantaciones de arbolado. Sólo se podrán autorizar en zonas de servidumbre y afección, siempre que no perjudiquen a la visibilidad en la carretera, ni a la seguridad de la circulación vial” y los árboles entrarían dentro del concepto de “cualquier elemento” que figura en este apartado del artículo que estamos examinando.

³⁵⁶ Las normas municipales son la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y la Ordenanza Municipal de Tráfico.

mismas prescripciones son aplicables a la interrupción de las obras, en razón de las circunstancias o características especiales del tráfico que puede llevarse a efecto a petición del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

Asimismo, **la realización de obras³⁵⁷ en las vías debe ser comunicada con anterioridad a su inicio³⁵⁸ al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico³⁵⁹ o, en su caso, a la autoridad autonómica o local responsable³⁶⁰** que, sin perjuicio de las facultades del órgano competente para la ejecución de las obras, dictará las instrucciones que resulten procedentes en relación a la regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico, teniendo en cuenta el calendario de restricciones a la circulación³⁶¹ y las que se deriven de otras autorizaciones a la misma.

Las infracciones a lo dispuesto en este apartado, así como la realización de obras en la carretera sin señalización o sin que ésta se atenga a la reglamentación técnica sobre el particular³⁶², se sancionarán en la forma prevista en la [normativa de carreteras](#)³⁶³, sin perjuicio de la normativa municipal sancionadora.

³⁵⁷ La realización de obras, se encuentran reguladas por Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras (BOE núm. 55, de 4 de marzo).

³⁵⁸ Debiera indicar un plazo o señalar que se establecería reglamentariamente.

³⁵⁹ Esta obligación figura en el art. 139.3 RGCir y el propósito de la misma es publicar de forma regular calendarios actualizados de restricciones a la circulación.

³⁶⁰ En lugar de “responsable” hubiera quedado mejor la palabra “competente”. La comunicación se hace, por parte del ejecutor de la obra, a la Jefatura Provincial de Tráfico con una antelación mínima de 24 horas siempre que sean obras de mantenimiento programadas, por ejemplo, dentro de un plan anual. Cuando se trata de obras no previstas se solicita autorización a la Jefatura y cuando las obras tienen lugar en fin de semana o festivo, se consideran excepcionales y se tienen que comunicar y solicitar autorización a los Servicios Centrales de la DGT a través de la Jefatura Provincial de Tráfico. Aquí falta la frase “en los plazos establecidos reglamentariamente”.

³⁶¹ El BOE de 25.01.2025 publicó la Resolución de 20 de enero, de la Dirección General de Tráfico, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante ese año.

Al ser competentes en materia de tráfico, tanto la Comunidad Autónoma del País Vasco, como la Comunidad Foral de Navarra o la de Cataluña establecen medidas especiales en su ámbito territorial:

Por ello se publicaron la Resolución de 10 de enero de 2025, de la Dirección de Tráfico, del Departamento de Seguridad, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2025 en la Comunidad Autónoma del País Vasco y la Resolución 166E/2025, de 9 de enero, del Servicio de Tráfico, del Departamento de Interior, Función Pública y Justicia, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2025 en la Comunidad Foral de Navarra.

El BOE núm. 52, de 1 de marzo publicó la Resolución ISP/430/2025, de 11 de febrero, por la que se establecen las restricciones a la circulación durante el año 2025 en Cataluña..

Finalmente indicar que para que los transportistas españoles puedan desenvolverse en la maraña de restricciones existentes en Europa, la Confederación Española de Transportes de Mercancías (CEMT) publica cada año las restricciones a la circulación en Europa incluyendo a países no comunitarios.

³⁶² Instrucción 8.3-IC. Señalización, balizamiento, defensa, limpieza y terminación de obras fijas fuera de poblado (Orden de 31 de agosto de 1987), Manual de ejemplos de señalización de obras fijas (1997) y Señalización móvil de obras (Circular de Fomento de 1997)

³⁶³ Artículos 41 al 45 de la Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de carreteras y artículo 110 del Real Decreto 1812/1994, de 2 de setiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.

Según el art. 42 (Potestad Sancionadora): “Las infracciones y sanciones a que se refieren los artículos 41 y 43 se aplicarán mediante un procedimiento sometido al principio de contradicción, interdicción de la indefensión y publicidad. En defecto de una regulación específica dicho procedimiento se tramitará de conformidad con la normativa vigente sobre el ejercicio de la potestad sancionadora”.

La normativa de carreteras hay que completarla con la regulación autonómica en esa materia en el ámbito de sus competencias.

El 18 de setiembre de 1987 se publicó en el BOE la O.M. de 31.08.1987, por la que se aprobó la Norma de Carreteras 8.3.-IC, “Señalización de Obras”. Esta norma desarrolla las medidas que deberán adoptarse en cada ocasión, para efectuar la señalización de las obras que se ejecuten en las carreteras y que de alguna forma dificulten la libre circulación de vehículos por ellas, incluyendo un catálogo de los elementos de señalización,

³⁶⁴ (Personas vulnerables afectadas por obras y actividades en la vía).

2. Se prohíbe arrojar³⁶⁵, depositar³⁶⁶ o abandonar sobre la vía objetos o materias que puedan entorpecer la libre circulación, parada o estacionamiento, hacerlos peligrosos³⁶⁷ o deteriorar aquella o sus instalaciones³⁶⁸, o producir en la misma o en sus inmediaciones efectos que modifiquen las condiciones apropiadas para circular, parar o estacionar³⁶⁹.

³⁷⁰ (Remate de las obras).

balizamiento y defensa, que se podrán emplear en la citada señalización de las obras. Esta norma, en su desarrollo diferencia, fundamentalmente, tres conceptos básicos: a) el tipo de carretera, b) los distintos grados de ocupación de la misma y la duración de la obra, estudiando los diferentes casos que se pueden producir combinando los dos primeros conceptos citados y matizando que las obras deben ser fijas, por lo que la señalización de obras móviles no está contemplada en la citada norma.

Se complementa con las adaptaciones de esta norma contenidas en la “Señalización móvil de obras”, una monografía publicada por el Ministerio de Fomento (desde enero de 2020 pasa a denominarse “Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana”), en 1997.

³⁶⁴ Tendría que indicar la necesidad de prever zonas de paso para peatones y vehículos durante la realización de las obras. En lo referente a las obras, véanse también los art. 30. 4) (vallas de señalización y protección) y art. 46.6) (pavimento táctil) de la Orden TMA 851/2021.

³⁶⁵ En España no se contempla en la normativa estatal de tráfico la obligación expresa de limpiar las heces de los animales de los vehículos de tracción animal ni del ganado que circula acompañado por una vía. Sin embargo, sí sería sancionable como infracción leve no impedir el depósito de heces en la vía o dejarlas abandonadas sin recoger o no retirarlas lo antes posible (art. 12.3) TRLTSV).

³⁶⁶ Vemos que no se puede colocar, por ejemplo, una caja en la calle en una plaza de estacionamiento para evitar que alguien estacione en ella, o colocarse en ella a la espera de que la ocupe alguien conocido o por alguien que fue a dar una vuelta a la manzana para estacionar en ese sitio. En esos casos se aplica la regla: “el primero que llega es el primero que la ocupa”. Véase el artículo 4.2 del RGCir.

Se da el caso de personas que tienen la vivienda con acceso a la calle y estacionan por ejemplo una motocicleta en una plaza de estacionamiento y cuando llegan, meten la motocicleta en casa y estacionan el turismo en el que han llegado. En ese caso no está establecida ninguna infracción, aunque nada impediría que se pudiese prohibir ese comportamiento.

No sólo se trata de infracciones al TRLTSV sino también al Código Penal. Según publica la Voz de Galicia en su edición de 10.10.2017, la Audiencia Provincial de A Coruña confirmó la sentencia por la que se condena a una mujer a una multa de 366 euros por un delito de lesiones o, en caso de impago, quince días de privación de libertad, por haber tratado de impedir que otra conductora aparcara el 09 de agosto de 2016 en una plaza de estacionamiento, en una vía pública de Santiago de Compostela, llegando incluso a morderla, con el pretexto de que su marido estaba dando una vuelta a la manzana y ella le estaba guardando el sitio. Fue además condenada al pago de las costas del procedimiento.

El Reglamento alemán de circulación lo aclara mucho mejor que el español. El art. 12.5 StVO indica que tiene prioridad el que llega primero a la altura de una plaza libre de aparcamiento, que esa prioridad se mantiene si adelanta un poco el vehículo para dar marcha atrás o si tiene que hacer alguna maniobra complementaria para estacionar y también si se encuentra dentro del vehículo a la espera de que una persona esté a punto de dejar libre una plaza de estacionamiento.

³⁶⁷ Sería mejor que dijese “que puedan entorpecer o convertir en peligrosa la circulación ...”

³⁶⁸ Esta norma se aplica, entre otros motivos, cuando se lava o repara un vehículo en la vía pública ya que los productos utilizados pueden afectar a la circulación de otros vehículos y a la propia calzada. Normalmente este precepto está detallado en la ordenanza municipal de tráfico.

El “Codice della Strada” italiano, en su art. 15, también detalla que no se puede ensuciar la carretera o depositar basura o desechos en ella, tanto estando detenido el vehículo como en movimiento. Uno de estos casos es vaciar el cenicero aprovechando un atasco.

³⁶⁹ Debiera haberse incluido la obligación de que el conductor del vehículo identificase al autor del hecho ya que puede ocurrir que se arroje un objeto a la carretera y no se aprecie bien quien fue el autor.

³⁷⁰ Se debe tener en cuenta lo dispuesto en la Orden Circular 15/2003 sobre **señalización de los tramos afectados por la puesta en servicio de las obras. -remates de obras-**, se señala en su apartado 3º: “El Jefe de Demarcación correspondiente, con anterioridad a la recepción de la obra, emitirá otro informe a esta Dirección General, sobre los aspectos de terminación de las obras, específicamente en lo señalado en el punto 9º de la OM 8.3-IC, donde se dispone que **una vez terminada la obra, y antes de su recepción provisional, se procederá**

³⁷¹ (Restricciones al derecho de propiedad para los propietarios de edificios lindantes con la vía pública).

su limpieza general ...Esta limpieza se extenderá a las zonas de dominio... y expresados, en los siguientes conceptos: drenaje, limpieza, ataluzados (que tiene forma de talud), estructuras, señalización, caminos y cerramientos.

³⁷¹ Debiera figurar la obligación de estos propietarios de permitir la colocación de placas, señales e indicadores necesarios para regular el tráfico y la prohibición de que colocasen luces o carteles que puedan confundir o molestar al conductor.

3. Quien haya creado³⁷² sobre la vía algún obstáculo³⁷³ o peligro³⁷⁴, debe hacerlo desaparecer³⁷⁵ lo antes posible³⁷⁶, adoptando entretanto las medidas necesarias³⁷⁷ para

³⁷² No existe una definición de lo que significa “obstáculo” a efectos de la seguridad vial. También el participio “creado”, según el DEL, no se ajusta a lo que se quiere indicar en este artículo y, sin embargo, si se ajustaría el participio “generado”. Así, si revienta una rueda no se puede decir que “se crea” un obstáculo.

También debiera considerarse que pudiera ser otra persona la que retirase el obstáculo. Este apartado no ofrece la posibilidad de que si el conductor “creó el peligro” un pasajero del vehículo pueda retirarlo o que también pueda, por ejemplo, hacerlo un agente de la autoridad o un empleado de una entidad de mantenimiento de la vía.

La “creación” del obstáculo o peligro tiene que ser involuntaria, por ejemplo, una fuga de combustible sobre la calzada. Si la creación fuera voluntaria se aplicaría el Código Penal donde dentro de los delitos contra la seguridad vial el art. 385 se ocupa de la colocación en la vía de obstáculos imprevisibles.

La Audiencia Provincial Asturias, en Sentencia 183/2023, de 03 mayo, consideró correcta la calificación por el juzgado de primera instancia como un delito contra la seguridad vial del art. 385.2ª CP, cuando tras el accidente el acusado abandonó el coche ocupando parte del carril, sin colocar ninguna señal de advertencia y sin volver al lugar después ni interesarse por lo que pudiera resultar de la situación de peligro que había generado. Estima que se ha producido una “comisión por omisión”, cuya conducta punible consiste en no restablecer la seguridad de la vía cuando haya obligación de hacerlo, originando un grave riesgo para la circulación. La documental médica confirma que el acusado se encontraba en condiciones físicas y mentales adecuadas, por lo que no se puede aplicar la eximente de alteración psíquica. No consta prueba de la rotura de las luces y del maletero en el que supuestamente iban los triángulos.

Los medios de comunicación, por ejemplo “El País” comenta en su edición de 08 de agosto de 2015 que el 25 de julio de ese año, falleció un ciclista en Cantabria por un cable atravesado en un sendero balizado para ciclistas. El diario digital “www.elespañol.com”, de fecha 27.05.2019, comenta que se han colocado en Mieres (Asturias) alambres de espinos a la altura del cuello de los ciclistas, en caminos y pistas forestales frecuentados por aquellos con ánimo de causarles daños.

Sería interesante saber si atropellar a una especie cinegética es “crear un obstáculo o peligro”.

El art. 5 RGCir, señala: “2. No se considerarán obstáculos en la calzada los resaltos en los pasos para peatones y bandas transversales, siempre que cumplan la regulación básica establecida al efecto por el Ministerio de Fomento (ahora Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) y se garantice la seguridad vial de los usuarios y, en particular, de los ciclistas”.

En la próxima reforma debiera añadirse en el RGCir “... y otros elementos de ralentización del tráfico”.

³⁷³ No está muy bien redactado. Debemos recordar que existe la señal V-2 (obstáculo en la vía) y no tiene sentido que, por ejemplo, haya que hacer desaparecer a un tractor averiado lo antes posible.

³⁷⁴ Este apartado parece referirse a obstáculos o peligros creados recientemente, pero existen otros que se van creando a lo largo del tiempo. La Voz de Galicia en su edición digital del 25.01.2017 informa que la Consellería de Infraestructuras de la Xunta de Galicia ha expedientado a una empresa hormigonera por una costra de hormigón que sobresalía en la vía. La compañía ha alegado que, al girar en sus instalaciones, los camiones, a veces, pierden hormigón, lo que genera esos desniveles en la carretera. Con lo que, de acuerdo con este artículo, tendría que haber actuado retirando lo caído cada vez que se perdiese algo de la carga, para evitar situaciones de riesgo.

También destaca que otra empresa contratada por la Xunta pintó la carretera (que es de titularidad autonómica) y, a pesar de percibir el resalto, pintó por encima y no informó a la Consellería del peligro que suponía ese tramo. Por ello sería importante que las empresas contratistas de obras estuviesen obligadas a informar de los tramos en que observen la existencia de obstáculos en la vía. Llama la atención que el periódico no refleje la posible existencia de una denuncia contra la empresa por infracción a la seguridad vial.

También se podrían crear obstáculos a largo plazo como son los árboles de una finca particular cuyas ramas se introduzcan en una carretera. El art. 4 de la Ley Federal de Circulación Vial suiza, tiene una redacción muy parecida a este apartado ya que prohíbe crear obstáculos a la circulación si no es por motivos imperiosos, obliga a señalizarlos de modo suficiente y a eliminarlos lo antes posible. Pero en Suiza no sólo cuentan con normas sobre el gálibo de los vehículos sino también de los espacios geométricos que deben quedar libres de obstáculos como es el caso de los producidos por la vegetación.

También la conducción de animales podría crear riesgos a la circulación, sobre todo, si algún animal se saliese del rebaño o de la manada.

³⁷⁵ Debería decir “retirarlo (el obstáculo) o hacerlo desaparecer (el peligro)” ya que muchas veces el obstáculo no se puede conseguir que desaparezca ya que va a seguir existiendo, aunque se coloque fuera de la vía. Y al no hacerlo desaparecer estaría incumpliendo lo dispuesto en este artículo y tendría que ser denunciado. Por eso, otra alternativa sería tener que desplazarlo fuera de la vía.

³⁷⁶ Sería interesante añadir en el artículo que, si un conductor encuentra un obstáculo inesperadamente en la vía, por despiste de otro conductor al que se le cayó o un desprendimiento, un animal herido o muerto, etc., debiera, en la medida de lo posible y sin ponerse en una situación de riesgo, informar al 112 y a los demás conductores de su presencia.

El contenido de este apartado se repite, en parte, en el art. 51.2) del TRLTSV.

³⁷⁷ Si se utiliza una luz de emergencia (señal V-16) o los triángulos de preseñalización de peligro deben ser inocuos para los demás usuarios viales.

que pueda ser advertido³⁷⁸ por los demás usuarios³⁷⁹ y para que no se dificulte la circulación³⁸⁰.

³⁷⁸ La señalización mediante la señal de emergencia del vehículo además de advertir de la situación de peligro debe evitar que los conductores tengan que efectuar maniobras bruscas o inadecuadas. También se debe utilizar la nueva señal V-16, que sustituye a los triángulos, aunque estos pueden seguir usándose, y que consta de una luz visible en todas direcciones desde 100 m, sin embargo con fuerte luz solar y después de una curva o un cambio de rasante puede funcionar peor que los clásicos triángulos.

La Instrucción Mov 2023/15 de 28.06.2023 establece: "3. En autopistas y autovías no se formulará denuncia a los conductores de los vehículos que por accidente o avería queden inmovilizados y que disponiendo de triángulos de preseñalización de peligro no hagan uso de los mismos". Sin embargo, no prohíbe utilizarlos colocándolos a la distancia reglamentaria. Supuestamente se hace para evitar salir del vehículo en esas vías, ya que en los últimos 5 años fallecieron una media de 22 personas por bajarse del vehículo en vías de alta capacidad. Sin embargo, el art. 130 RGCir señala:

La DGT mediante instrucción 2025/20 de 29.12.2025 permite el uso de los triángulos al disponer: "(...) en caso de inmovilización del vehículo sin perjuicio de encender la luz de emergencia si el vehículo la lleva y, cuando proceda, las luces de posición y de gálibo, en tanto se deja expedita la vía, **todo conductor deberá emplear el dispositivo de preseñalización de peligro reglamentario** para advertir dicha circunstancia.

Sin perjuicio de lo anterior, **un triángulo de preseñalización de peligro eventualmente colocado no tendrá la consideración de obstáculo en la vía y por tanto no será objeto de denuncia**".

"3. En el caso de accidente o avería, como norma general, si el vehículo está inmovilizado sin posibilidad de reemprender la marcha, **los ocupantes deberán abandonar el vehículo**, siempre que exista un lugar seguro fuera de la plataforma de circulación y, en todo caso, deberán salir del vehículo por el lado contrario al flujo de tráfico sin transitar o permanecer en los carriles y arcenes que conforman dicha plataforma. Si las condiciones de circulación no permitieran a los ocupantes abandonar el vehículo con seguridad, permanecerán en el habitáculo con el cinturón abrochado". Con lo cual vemos que al final hay que bajar generalmente del vehículo se tenga puesta o no la V-16.

Se debe tener en cuenta:

- a) Que el conductor al bajar del vehículo y ocupe la calzada o el arcén en una vía interurbana debe utilizar un chaleco reflectante certificado y de alta visibilidad, tal como dispone el art. 118.3 RGCir.
- b) Que al conductor de bicicleta sólo se le obliga a emplearlo en vías interurbanas cuando es de noche o con baja visibilidad, tal como indica el art. 43.4) TRLTSV y el art.98.3) RGCirc. y/o cuando sea obligatoria la iluminación de sus vehículos (requisitos que NO exige a resto de conductores de otro tipo de ciclos, definidos en el TRLTSV, Anexo I).
- c) Que el art.123 RGCirc solo les exige a los peatones chaleco en caso de baja visibilidad y de noche en vías interurbanas (en concreto por el empleo del arcén si existe o lo más próximo de la calzada a su izquierda.
- d) Que hay que destacar que el art.118.3 no exige chaleco a usuarios de vehículos especiales y el punto 13 del Anexo I TRLTSV, señala que los vehículos especiales están excluidos de la definición de automóvil, por lo que a sus conductores **no les es de aplicación**, como por ejemplo a los tractoristas, por lo que **no se les exige** emplear chaleco reflectante ni de día ni de noche.

Se debe utilizar la baliza luminosa V-16 y se puede complementar con los triángulos para señalar una avería que imposibilita retirar el vehículo de la calzada (arcén en la mayoría de casos) pero recordemos que la reparación debe hacerse fuera de la plataforma.

Y con respecto a los pasajeros, cuando la ubicación del vehículo averiado suponga un peligro mayor que abandonarlo o estén esperando para ser recogidos deben salir de la plataforma de inmediato (arts.122.6 y 130.3 del RGCir exigen que **no permanezcan** en la calzada), y por ello no se les obliga a que al bajar tengan que llevar puesto el chaleco.

En Suiza es obligatorio tener el triángulo a mano, es decir, no se puede llevar en el maletero.

En Italia se está dando a conocer un triángulo que proyecta luminosamente un holograma en la calzada desde el turismo o la moto. Apenas tiene 7x4,5 cm y se coloca sobre el propio vehículo lo que evita tener que desplazarse por la calzada para colocar el triángulo o triángulos (<https://www.triangolostradale.com>).

³⁷⁹ Este artículo se amplía en el 130.4 del RGCir donde habla de calzada en general e indica que la forma más adecuada es utilizar las luces de emergencia y "los dispositivos de preseñalización de peligro reglamentarios (V-16 – triángulos o baliza luminosa) para advertir dicha circunstancia, salvo que las condiciones de la circulación no permitieran hacerlo". Por ello, la baliza luminosa se deben utilizar tanto en vías urbanas como interurbanas.

El RGV al definir la señal V-16 indica que significa que el vehículo ha quedado inmovilizado en la calzada o que su cargamento se encuentra caído sobre la misma. Lo que no es muy correcto ya que no tiene que caer "el cargamento" al ser suficiente que caiga parte de él siempre que ocasiones un peligro u obstáculo en la calzada.

³⁸⁰ Art. 130 RGCir.

4. ³⁸¹Se prohíbe arrojar a la vía o en sus inmediaciones³⁸² cualquier objeto³⁸³ que pueda dar lugar a la producción de incendios³⁸⁴ o, en general, poner en peligro la seguridad vial³⁸⁵.

³⁸¹ Se mantiene la redacción en el art. 6.1 RGCir.

³⁸² El término "inmediaciones" produce inseguridad jurídica. En fecha tan temprana como en 1842, en la Ordenanza para la conservación y policía de las carreteras generales establecía con más precisión esta distancia, ya que señalaba: "a 30 varas de los márgenes de la carretera", como distancia mínima en el caso de arrojar animales muertos.

Ante la indefinición de "inmediaciones" podían haber prohibido arrojar objeto/s peligroso/s o incendiario/s (las consecuencias pueden estar contempladas en el Código Civil e incluso en el Código Penal) y ante la necesidad de limitar y aclarar el ámbito sancionable de la Ley de Seguridad Vial, se podían haber empleado los conceptos existentes plataforma (Anexo I, punto 54 TRLTSV) o explanación (Anexo I de la Ley 37/2015, de Carreteras) en lugar de "inmediaciones"

³⁸³ Vemos que no condena que se arroje a una cuneta de la carretera un mueble, por ejemplo, ya que no supondría, en principio, un riesgo para la seguridad vial ya que incluso si un turismo fuese a parar a la cuneta podría darse el caso de que sufriese menos daños al caer sobre ese mueble que si no estuviera allí. Es lamentable que no coincida con lo dispuesto en el art. 41.3.f) de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, que considera infracción grave "Colocar, verter, desaguar, arrojar o abandonar objetos, vehículos a motor o materiales de cualquier naturaleza en la explanación". En su Anexo I define "explanación" como la "Zona de terreno ocupada por la carretera y sus cunetas y taludes, en la que se ha modificado el terreno original".

En cualquier caso, deberá detallarse el objeto, lugar donde fue arrojado y el tipo de riesgo creado (Instrucción DGT 05/S-81 de 27/07/05) y puede ser conveniente sacarle una foto.

³⁸⁴ La infracción se refiere a cualquier objeto que pudiese ocasionar un incendio o suponga la causa de un hipotético accidente. El ejemplo más típico es arrojar una colilla encendida. Pero si la colilla estuviese completamente apagada ya no encajaría en esta infracción. El atestado de los agentes de tráfico debe incluir el objeto y el lugar donde se arrojó. Las acciones que pueden dar lugar a riesgo de incendios son una infracción grave que supone además la pérdida de 4 puntos.

El art. 7.4 RGCir no solo contempla el peligro de provocar un incendio sino también considera peligroso el humo que puede ocasionar un hipotético incendio.

El delito de incendio se encuentra regulado en el artículo 351 del Código Penal:

"Los que provocaren un incendio que comporte un peligro para la vida o integridad física de las personas, serán castigados con la pena de prisión de diez a veinte años. Los Jueces o Tribunales podrán imponer la pena inferior en grado atendidas la menor entidad del peligro causado y las demás circunstancias del hecho.

Cuando no concurra tal peligro para la vida o integridad física de las personas, los hechos se castigarán como daños previstos en el artículo 266 de este Código".

³⁸⁵ Los medios de comunicación informan, con más frecuencia de lo que sería de desear, de menores o adultos que arrojan piedras u otros objetos a vehículos que pasan debajo de puentes o viaductos. Una sentencia del Tribunal Supremo (STS, 1ª, 27.01.2006) condenó a los padres de un menor, que causó la muerte de un estudiante que viajaba en un autobús, al arrojar una piedra desde la barandilla de un puente a la calzada en la Autopista A-9, por la responsabilidad de estos de vigilar a sus hijos y a la concesionaria de la autopista por no haber fijado en el puente las medidas que hubieran podido paliar y dificultar el riesgo creado. La sentencia no aprecia dolo en la conducta de los menores por su falta de discernimiento para apreciar la gravedad y la consecuencia de sus actos. No es la primera vez que el Tribunal Supremo utiliza este razonamiento para asegurar una indemnización a la víctima condenando a una entidad que ofrece mayores garantías de solvencia. El periódico "Faro de Vigo" de 17.11.2011 publica la condena de un joven a 3 años y 9 meses de prisión por causar heridas graves a un matrimonio que circulaba hacia Vigo por la A-52 al lanzarles una piedra desde un viaducto en febrero de 2009. El 27.01.2011 un despacho de Europa Press informaba que la Guardia Civil de Ourense había imputado a cuatro individuos un delito contra la seguridad del tráfico por arrojar tornillería y otros objetos punzantes a la vía pública coincidiendo con la jornada de huelga general convocada por el sindicato CIG en Galicia.

El día 04 de julio de 2012 era detenido un menor de 13 años en Murcia por arrojar una piedra, desde un puente sobre una autovía, que causó la muerte a un ciudadano francés que iba en el asiento del copiloto. La Ley del Menor considera inimputables penalmente a los menores de 14 años, correspondiendo la responsabilidad civil subsidiaria a los padres. Del menor se hizo cargo la Conserjería de Asuntos Sociales. El 12.03.2015 la Agencia Efe informa que la Audiencia Provincial de Murcia ratificó, rebajando la cuantía de la indemnización, la sentencia del Juzgado de Primera Instancia de Cartagena y condenó, por no extremar su vigilancia y control, a los padres de los tres menores implicados, a indemnizar con 163.000 € a la viuda y a la hija de la víctima.

En su día, la Orden de la Dirección General de Obras Públicas de 1º de octubre de 1914 (Gaceta de Madrid núm. 275, de 2 de octubre) publicó una Circular dictando reglas para evitar agresiones a vehículos y personas que los

ocupan, señalando: "2.º En el momento en que el peón caminero vea por sí mismo ó averigüe con certeza que **se hayan arrojado piedras contra cualquier vehículo que circule por la carretera**, presentará la oportuna denuncia ante el **Juzgado municipal** correspondiente, compareciendo como **guarda jurado y agente de la Autoridad**".

La Ley de 9 de mayo de 1950 sobre uso y circulación de vehículos de motor (conocida como ley penal del automóvil) establecía en su art. 8º: "El que lanzare contra un vehículo de motor, en marcha, piedras u otro objeto, con peligro para las personas, será castigado con las penas de arresto mayor o multa de mil a diez mil pesetas". Es conveniente destacar que es un fenómeno universal. La versión online de la cadena norteamericana "ABC News", en su edición de 16.03.2018 que en una carretera de Pasadena (California) un hombre falleció tras el impacto contra el parabrisas de una piedra de 16 kg arrojada desde un viaducto.

5. ³⁸⁶Se prohíbe la emisión de perturbaciones³⁸⁷ electromagnéticas³⁸⁸, ruidos³⁸⁹, gases³⁹⁰ y otros contaminantes³⁹¹ en las vías objeto de esta ley, en los términos que reglamentariamente se determine³⁹².

³⁸⁶ Este apartado señala que se “prohíbe la emisión en las vías”, con lo que no tendrían que ser necesariamente los automóviles los que produzcan esas emisiones, ya que las perturbaciones electromagnéticas podrían, por ejemplo, provenir de un edificio y el polvo, por ejemplo, de una obra. Por su parte el apartado 7 “prohíbe circular por las vías emitiendo ...” con lo que se referiría en exclusiva a los vehículos de motor.

Llama la atención que el RGV no se ocupa de desarrollar estos apartados y en su art. 11.19 remite a otras normas contenidas en su Anexo I:

Compatibilidad electromagnética (Antiparasitado): RD 2028/86 (complementado hoy en día con el Real Decreto 750/2010).

Emisiones: Ley 34/2007 de calidad del aire y protección de la atmósfera, RD 2028/86 (complementado hoy día con el Real Decreto 750/2010).

Humos: Ley 34/2007 de calidad del aire y protección de la atmósfera, RD 2028/86 (complementado hoy día con el Real Decreto 750/2010).

Ruidos: RD 2028/86 (complementado hoy día con el Real Decreto 750/2010).

El Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos, si reconoce que encuentra su fundamento legal en la Ley de Seguridad Vial 339/1990, de 2 de marzo (sustituida por el TRLTSV), donde se faculta al Gobierno para dictar las disposiciones necesarias para desarrollar dicha ley.

El Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, por el que se dictan normas para la aplicación de determinadas Directivas de la CEE, relativas a la homologación de tipos de vehículos automóviles, remolques y semirremolques, así como de partes y piezas de dichos vehículos, que aún sigue vigente y que fue aprobado antes de la Ley de Seguridad Vial 339/1990 (derogada).

Al perseguir este tipo de infracción deberá contarse con la ayuda del correspondiente medidor de frecuencias electromagnéticas

³⁸⁷ Las perturbaciones electromagnéticas normalmente son involuntarias y a diferencia del ruido o los humos son difíciles de detectar incluso por el que emite esas perturbaciones, por eso debiera decir “se prohíbe interferir electrónicamente los dispositivos de otros vehículos o las señales circunstanciales y de mensajes variables” ya que se ha visto a personas que acceden electrónicamente a los P.M.V. y los manipulan.

³⁸⁸ La preocupación por las emisiones de los teléfonos móviles la encontramos también en el Real Decreto 706/2017, de 7 de julio, (BOE núm. 183, de 2 de agosto), por el que se aprueba la Instrucción Técnica Complementaria MI-IP 04 “Instalaciones para suministro a vehículos” y se regulan determinados aspectos de la reglamentación de instalaciones petrolíferas. **Esta Instrucción** contiene condiciones específicas que han de cumplir las instalaciones desatendidas.

En su artículo 10.7 establece “En lugar visible se expondrá un cartel anunciador en el que se indique que está prohibido fumar, encender fuego, hablar por teléfono móvil, repostar con las luces encendidas o con el motor del vehículo en marcha”.

La aprobación de la Ley 11/2013 de 26 de julio, de medidas de apoyo al emprendedor va a fomentar las gasolineras de “bajo coste” o incluso las gasolineras “desatendidas”, en los centros comerciales, bajo el régimen de autoservicio, donde, en la mayoría de los casos, el único empleado va a estar en la caja con lo cual se antoja imposible, aunque cuenten con cámaras de video, que puedan controlar el uso de la radio o de móviles impidiendo cargar combustible a quienes los utilicen.

La Directiva 2014/30/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014 sobre la armonización de las legislaciones de los Estados miembros en materia de compatibilidad electromagnética (refundición) en su artículo 3, punto 5 define “perturbación electromagnética” como “cualquier fenómeno electromagnético que pueda crear problemas de funcionamiento a un equipo. Una perturbación electromagnética puede consistir en un ruido electromagnético, una señal no deseada o una modificación del propio medio de propagación”.

Un teléfono móvil emite una energía por debajo de 1 w/cm², y es prácticamente imposible que pueda ser una fuente de ignición debido a su baja potencia y a su bajo voltaje. De hecho, se cuestionan todas las pruebas que indican que el uso de un móvil provoca incendios en gasolineras. Sólo un defecto en la batería podría provocar el tipo de chispa necesaria para provocar una deflagración y eso es un tema muy controlado hoy en día por los fabricantes y no olvidemos que los vehículos tienen baterías.

El programa televisivo de Discovery Channel dedicado a desmontar mitos y leyendas urbanas, demostró que un teléfono móvil no puede provocar un incendio en una estación de servicio, ya que no produce chispas. Véase el siguiente video en inglés: <https://www.youtube.com/watch?v=VjrkwXMhc4s>.

El auténtico riesgo de incendio, y por eso se debe apagar el motor del vehículo, está relacionado con la carga estática que produce la fricción del vehículo con el aire y entre las ropas del conductor o pasajero y el tapizado de los asientos al entrar y salir del automóvil.

Si al salir tenemos electricidad estática en nuestro cuerpo y abrimos la boca del depósito y tocamos la superficie metálica, se podría producir una chispa que inflamase los gases que salen del depósito. También al coger la pistola de la manguera, los vapores que salen del depósito durante el repostaje son más pesados que el aire, lo que significa que pueden permanecer alrededor del surtidor de combustible mucho más tiempo en comparación con el aire circundante y una chispa provocada por la electricidad estática acumulada en la vestimenta puede provocar un incendio. En las cámaras de seguridad que tienen instaladas muchas gasolineras se ha podido comprobar que las personas jóvenes (estadísticamente las mujeres jóvenes salen y entran más veces que los varones) son más propensas a este tipo de accidente ya que suelen salir del vehículo sin tocar la carrocería (las personas mayores se apoyan para salir) con lo que no descargan la electricidad estática y van directamente a coger la pistola de la manguera. Lo más recomendable es tocar el marco metálico de la puerta antes de poner un pie en el suelo o colocarle una cinta anti energía estática que va desde la parte metálica inferior de la carrocería hasta tocar levemente el suelo.

Hace años también podían representar un peligro las teclas de los teléfonos ya que podían generar alguna chispa al accionarlas y provocar con ello un incendio en contacto con los gases. Ese riesgo casi ha desaparecido con los nuevos móviles con pantalla táctil. Es exactamente el mismo motivo por el que cuando hay un escape de gas nunca se deben accionar los interruptores de la luz.

Hay que contar con la posibilidad de que caiga el móvil y provoque una chispa que a su vez ocasione un incendio, pero es muy improbable y existe también una ínfima posibilidad de que, en caso de que la batería estuviera defectuosa, los vapores de la gasolina provocaran una reacción química que derivara en un inesperado incendio. Tampoco se han comprobado interferencias electrónicas con los surtidores. El teléfono móvil en una gasolinera puede ser peligroso por el factor distracción que ejerce sobre sus usuarios ya que puede favorecer atropellos o colisiones. Debemos también tener en cuenta que un mando a distancia para abrir o cerrar un vehículo no emite menos radiaciones que un teléfono móvil y sin embargo no están prohibidos.

Con la ley en la mano es infracción pagar el peaje con el móvil en una autopista ya que aunque el conductor esté detenido lo está utilizando. También es una incongruencia que no se pueda hablar por el móvil pero sí pagar con el teléfono en el interior de las instalaciones de una estación de servicio.

No deja de llamar la atención la preocupación por los incendios en las gasolineras cuando se ha visto personas ebrias repostando en estaciones de autoservicio provocando situaciones mucho más peligrosas. Mientras al personal de las estaciones de servicio se les exige un nivel de preparación en materia de riesgos laborales, podemos encontrarnos a cualquier conductor sirviéndose el mismo sin ningún control visual por parte del empleado de la gasolinera, porque éste está cobrando o haciendo otra tarea. Incluso hay gasolineras que funcionan totalmente en régimen de autoservicio, sin empleados, permitiendo el pago únicamente con tarjeta. En este último caso debe tener adaptado el cajero para que puedan acceder a él las personas discapacitadas y además estaría incumpliendo lo dispuesto en las legislaciones autonómicas sobre la necesidad de que el cliente disponga de "hojas de reclamaciones" para formular sus quejas o pueda solicitar una factura del servicio.

Las emisiones están contempladas en las siguientes normas:

a) Artículo 7 RGCir.

b) Real Decreto 455/2012, de 5 de marzo (BOE núm. 56, de 6 de marzo), por el que se establecen las medidas destinadas a reducir la cantidad de vapores de gasolina emitidos a la atmósfera durante el repostaje de los vehículos de motor en las estaciones de servicio.

c) Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio (BOE núm. 236, de 2 de octubre), por el que se establecen las normas para la aplicación de las Directivas comunitarias relativas a la homologación de tipos de vehículos automóviles, remolques y semirremolques, así como de partes y piezas de dichos vehículos.

d) Ley 34/2007, de 15 de noviembre (BOE núm. 275, de 16 de noviembre), de calidad del aire y protección de la atmósfera.

Su Disposición adicional novena - Información relativa a las emisiones de los vehículos -, establece: "El Gobierno, en desarrollo de las medidas urgentes a adoptar contra el cambio climático, incluirá la obligatoriedad de la Etiqueta informativa de eficiencia energética referida al consumo de combustible y emisiones de CO₂, prevista en el Anexo I.2 del Real Decreto 837/2002, de 2 de agosto, por el que se regula la información relativa al consumo de combustible y a las emisiones de CO₂ de los turismos nuevos que se pongan a la venta o se ofrezcan en arrendamiento financiero en territorio español".

e) Real Decreto 100/2011, de 28 de enero (BOE núm. 25, de 29 de enero), por el que se actualiza el catálogo de actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera y se establecen las disposiciones básicas para su aplicación.

f) Orden ICT/155/2020, de 7 de febrero por la que se regula el control metrológico del Estado de determinados instrumentos de medida (vigente desde el 24.08.2020).

³⁸⁹ Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido (BOE núm. 276, de 18 de noviembre). Véase el Reglamento (UE) 540/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril, sobre el nivel sonoro de los vehículos de motor y de los sistemas silenciadores de recambio (DOUE núm. 158, de 27 de mayo. Vigencia desde el 16 de junio. Modificado por el Reglamento Delegado (UE) 2019/839 de la Comisión de 7 de marzo de 2019, publicado el 24 de mayo en el DOUE y vigente desde 27 de mayo).

El art. 18 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas establece que el valor límite del nivel de emisión sonora de un vehículo de motor o ciclomotor en circulación se obtiene sumando 4 dB(A) al nivel de emisión sonora que figura en la ficha de homologación del vehículo, correspondiente al ensayo a vehículo parado, evaluado de conformidad con el método de medición establecido en el procedimiento de homologación aplicable al vehículo, de acuerdo con la reglamentación vigente y que todos los conductores de vehículos de motor (incluidos los ciclomotores, que son vehículos de motor desde el 01.01.2016) quedan obligados a colaborar en las pruebas de control de emisiones sonoras que sean requeridas por la autoridad competente, para comprobar posibles incumplimientos de los límites de emisión sonora.

El artículo 31.a) de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido permite que, en un procedimiento sancionador por infracción a esta Ley, se pueda adoptar la medida provisional de precintar un vehículo.

Su art. 25 dedicado las zonas de protección acústica especial en su apartado 4, señala que “Los planes zonales específicos podrán contener, entre otras, todas o algunas de las siguientes medidas:

b) Señalar zonas o vías en las que no puedan circular determinadas clases de vehículos a motor o deban hacerlo con restricciones horarias o de velocidad”.

Véase también el artículo 7.2 RGCir y el artículo 11.10 junto con el Anexo I del RGV.

Al perseguir este tipo de infracción deberá contarse con el medio técnico (sonómetro) que permita comprobar los niveles de ruido detectados

³⁹⁰ Por otra parte, la Instrucción de la DGT 15/V-110 de 07.04.2015 regula la emisión del distintivo de “0 emisiones” y su colocación voluntaria en el vehículo.

Ese distintivo está regulado en el artículo 22 d) de la Ley 34/2007 de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y su disposición adicional sexta y especialmente en El Plan Nacional de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera 2013-2016 (Plan AIRE), afirma que tanto las partículas como el dióxido de nitrógeno, tienen como principal fuente de emisión el tráfico de las grandes ciudades. El Plan Aire propone, entre otras medidas, la clasificación de los vehículos en función de su potencial contaminador que ayuden a los municipios a la ejecución eficaz de sus competencias.

Los distintivos ambientales ayudarán a las corporaciones locales a identificar visualmente los vehículos, lo que permitirá la aplicación de medidas medioambientales.

La resolución de la DGT de 30.01.2015 de medidas de regulación de tráfico para ese año permitió que a partir de ese año puedan circular por los carriles VAO, aunque sólo vayan ocupados por una persona los vehículos calificados en el Registro de Vehículos y en la tarjeta ITV como de “cero emisiones”.

Al perseguir este tipo de infracción deberá contarse con el medio técnico necesario que permita comprobar el nivel de gases o humos detectados.

En Estados Unidos hay carriles para vehículos de alta ocupación que pueden ser utilizados por otros vehículos que no reúnan esa condición pagando un peaje que varía en función de los niveles de ocupación de esos carriles. Esos carriles a veces son denominados irónicamente “Lexus lanes” (carriles para Lexus) para indicar que están pensados sólo para los conductores pudientes.

³⁹¹ Los contaminantes están recogidos en:

- Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (BOE núm. 75, de 16 de noviembre).
- Real Decreto Legislativo 1/2016, de 16 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de prevención y control integrados de la contaminación. (BOE núm. 316, de 31 de diciembre).
- Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular.
- Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (BOE núm. 25, de 29 de noviembre).
- El Plan Nacional de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (Plan Aire II), que incluye 52 medidas con una dotación presupuestaria de 276 millones de euros para su cumplimiento durante sus dos años de vigencia fue aprobado por el Consejo de Ministros el 15.12.2017.

³⁹² El desarrollo reglamentario figura en el art. 7 RGCir dedicado a la emisión de perturbaciones y contaminantes y 115 RGCir que se ocupa del apagado del motor y de la carga de combustible. El art. 115 RGCir dispone:

"3. Para cargar combustible en el depósito de un vehículo, éste debe hallarse con el motor parado. Los propietarios de aparatos distribuidores de combustibles o empleados (serían ellos los responsables de la infracción) de estos últimos no podrán facilitar los combustibles para su carga si no está parado el motor y apagadas las luces de los vehículos, los sistemas eléctricos como la radio y los dispositivos emisores de radiación electromagnética como los teléfonos móviles. 4. En ausencia de los propietarios de aparatos distribuidores de combustibles o empleados de estos últimos, el conductor del vehículo o, en su caso, la persona que vaya a cargar el combustible en el vehículo deberá cumplir los mismos requisitos establecidos en el apartado anterior".

Vemos que el RGCir no sólo sanciona al conductor que tiene el motor encendido mientras carga sino también a los dueños y empleados de las gasolineras si éstos lo permiten. Además, tiene que apagarse la radio, el navegador y los teléfonos móviles, lo que en la práctica casi nunca se lleva a cabo y nunca se ve al empleado de una gasolinera preguntándole al cliente si tiene el móvil apagado. Nadie parece darle importancia a esto, ya que la Guía codificada de infracciones en materia de tráfico y seguridad vial, de la DGT ni siquiera incluye como infracción no apagar estos aparatos mientras se carga combustible.

Da a entender que los pasajeros tampoco pueden quedarse en el vehículo o fuera de él, en la zona de distribución de combustible, hablando por teléfono, pero debía indicarlo con claridad.

No tiene en cuenta a otros usuarios, como, por ejemplo, a un viandante que va a comprar un periódico o un refresco a la estación de servicio y pasa por la zona de suministro hablando por el móvil o fumando. Tampoco indica expresamente que está prohibido fumar mientras se carga combustible.

Con lo que prohíbe que el conductor o un acompañante que, en su caso, cargue combustible en una estación de autoservicio lo pueda hacer con el teléfono móvil funcionando, pero no prohíbe que otras personas que estén dentro del vehículo o hayan salido afuera puedan comunicarse utilizando el móvil. Tampoco tiene en cuenta a otros usuarios, como, por ejemplo, a un viandante que va a comprar un periódico o un refresco a la estación de servicio y pasa por la zona de suministro hablando también por el móvil. Por ello este artículo del RGCir debía indicar que está prohibido el uso del teléfono móvil por parte de cualquier persona en la zona de suministro de la estación de servicio, esté o no cargando combustible.

Tengamos en cuenta que en una estación de servicio "desatendida" falta el personal especializado en la manipulación de mercancías peligrosas, como es el caso de los hidrocarburos y, aun utilizando cámaras, es difícil de detectar o evitar que algún cliente reposte fumando, con las luces encendidas, el motor en marcha o hablando por el teléfono móvil. Además, esa ausencia de personal físico también puede discriminar a personas con algún tipo de discapacidad.

El art. 104 TRLTSV dedicado a los motivos por los que se puede inmovilizar un vehículo dispone que uno de ellos es: "h) El vehículo supere los niveles de gases, humos y ruido permitidos reglamentariamente según el tipo de vehículo". También aclara que: "2. La inmovilización se levantará en el momento en que cese la causa que la motivó". Por eso el vehículo tiene que ser remolcado por un vehículo de auxilio en vías públicas a un garaje y éste certificar que los niveles de emisiones o de ruido ya no exceden los límites permitidos para que se levante la inmovilización.

En el Reglamento General de Vehículos (Real Decreto 2820/1998), en su artículo 11.19), se indica que los vehículos de motor deberán cumplir lo establecido en las correspondientes disposiciones sobre emisión de humos, gases contaminantes, ruidos y compatibilidad electromagnética, de acuerdo con lo dispuesto en la reglamentación que se recoge en el anexo I.

Véase el Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de noviembre de 2019 relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, en lo que respecta a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública.

Véase la Orden ICT/155/2020, de 7 de febrero, por la que se regula el control metrológico del Estado de determinados instrumentos de medida (en vigor desde el 24.08.2020).

El Decreto 142/2004 del Presidente de la República Italiana detalla, con precisión, en una tabla, los niveles máximos de ruido en las vías públicas, en función de cada tipo de vía, del horario diurno o nocturno y de la presencia o no de hospitales y lugares de reposo.

En la Ley de Tránsito argentina se establece el nivel de decibelios máximo en función del tipo de vehículo. Así un automóvil (turismo) no puede exceder de 90 dB.

³⁹³ Los cuerpos de bomberos están informando a los agentes de tráfico que en accidentes donde se observen graves daños en un vehículo que sea híbrido o eléctrico, no se puede tocar la chapa ya que puede haber una derivación de las baterías a la carrocería y puede ocasionar una electrocución. Sólo en caso de vida o muerte de las personas que están en el interior, el agente podrá valorar arriesgarse o no, pero el peligro es muy alto. Se debe avisar a los bomberos y ellos con un útil que tienen van testando en varias zonas de la carrocería si hay o no

³⁹⁴ Hoja de rescate.

- 6. Se prohíbe cargar los vehículos de forma distinta a lo que reglamentariamente³⁹⁵ se determine.**
- 7. No pueden circular por las vías objeto de esta ley los vehículos con niveles de emisión de ruido³⁹⁶ superiores a los reglamentariamente³⁹⁷ establecidos, emitiendo gases o**

derivación y una vez comprobado eso, acceden al interior en busca de un fusible que llevan estos vehículos para asegurarse de que dejan aislada la tensión de las baterías (www.elconfidencialdigital.com de 22.05.2023).

³⁹⁴ Desde ya hace unos años, existe la posibilidad de pegar por la parte interior del parabrisas delantero, en el lado del conductor, una pegatina que es visible desde el exterior con el mensaje "Yo llevo hoja de rescate":

Lo que supone informar a los miembros de los cuerpos de auxilio (bomberos, policía, sanitarios) que en el parasol del conductor van a encontrar una hoja dónde se especifica qué deben tener en cuenta, por ejemplo, desde cómo poder desactivar los airbags que no han saltado durante el accidente y que pudieran hacerlo durante las maniobras de rescate con el riesgo de lesionar a los rescatadores, hasta indicaciones de ubicación de la batería convencional (o baterías de vehículos eléctricos) y modo de anulación/desconexión, etc:

³⁹⁵ Es llamativo, que un aspecto tan importante de la circulación, el TRLTSV lo despache con un simple renglón, sin poner ningún límite al Reglamento General de Circulación. Vamos a ver que también se ha puesto muy poco interés en tipificar las infracciones a los incumplimientos de las disposiciones sobre la carga de los vehículos y el transporte de pasajeros.

El desarrollo reglamentario está en el Título I, Capítulo II del RGCir, Sección 1. Transporte de personas, artículos 9 al 12 y Sección 2. Transporte de mercancías o cosas, artículos 13 al 16.

Es interesante señalar que el art. 15 RGCir habla, en general, de vehículos, al referirse a la carga transportada, y lo que puede sobresalir, respetando lo allí dispuesto, de los remolques, semirremolques, bicicletas, etc. En cualquier caso, debe estar señalizada correctamente y no sobrepasar las dimensiones máximas.

El art. 15.6 RGCir señala que las cargas que sobresalgan por detrás deben llevar señal V-20. Además, entre la puesta y la salida del sol, o con baja visibilidad: debe llevar una luz roja detrás. Si sobresale por delante, una luz blanca. También regula cómo deben colocarse los paneles en forma de "v" invertida.

También habría que tener en cuenta lo dispuesto en la Guía codificada de infracciones en materia de tráfico y seguridad vial de la DGT cuando se refiere al art. 9 del RGV que se ocupa de los conjuntos de vehículos (circular con un conjunto de vehículos incumpliendo las reglas de compatibilidad establecidas reglamentariamente que se mencionan en el Anexo I RGV) y al art. 12 del mismo reglamento dedicado a otras condiciones de los vehículos (circular con el vehículo reseñado incumpliendo las condiciones establecidas reglamentariamente).

En la graduación de la sanción debe tenerse en cuenta la diferencia entre "pueda caer" y "haya caído". En la denuncia deberán especificarse las concretas circunstancias en que los hechos se han producido, señalando en las misma si aquellos se debieron a un mal acondicionamiento imputable al conductor o al titular del vehículo (en función de la clase, tipo y servicio a que el mismo se dedicaba en ese momento).

³⁹⁶ Parece referirse únicamente a los ruidos provocados principalmente por un tubo de escape defectuoso o por los neumáticos. Pero hay que recordar que existen "discotecas rodantes" en aquellos vehículos cuyos conductores ponen a gran volumen los altavoces. En esos casos podrían ser sancionados por el artículo 2 del RGCir que obliga a los usuarios de la vía a no causar molestias innecesarias a las personas, por la Ley del Ruido o por alguna ordenanza municipal sobre el ruido o incluso por no mantener la atención permanente a la conducción (art. 13.2 TRLTSV).

El periódico "Montreal Gazette" informó en su edición de 22.10.2017 que un ciudadano fue perseguido por un vehículo policial y multado con 149 dólares canadienses por gritar dentro del vehículo, aunque en el boletín de denuncia figuraba "por gritar en un espacio público". El denunciado apeló la sanción alegando que estaba cantando el estribillo de una canción y que lo hacía dentro de su propio vehículo.

En Italia están regulados en el "Codice della Strada" los límites sonoros máximos de la radio y del equipo de música del vehículo.

³⁹⁷ Véase el artículo 18 [emisión de ruido de los vehículos de motor y ciclomotores (aunque éstos desde el 01.01.2016 son vehículos de motor) del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

El artículo 19 de ese Real Decreto determina: "Los vehículos de motor destinados a servicios de urgencias deberán disponer de un mecanismo de regulación de la intensidad sonora de los dispositivos acústicos que la reduzca a unos niveles comprendidos entre 70 y 90 dB(A), medidos a tres metros de distancia y en la dirección de máxima emisión, durante el período nocturno, cuando circulen por zonas habitadas".

humos en valores superiores a los límites establecidos,³⁹⁸ ni cuando hayan sido objeto de una reforma³⁹⁹ de importancia⁴⁰⁰ no autorizada⁴⁰¹. Todos los conductores de vehículos quedan obligados a colaborar⁴⁰² en las pruebas reglamentarias de detección que permitan comprobar las posibles deficiencias⁴⁰³ indicadas⁴⁰⁴.

8. La celebración de actividades o eventos organizados con fines recreativos, turísticos o tradicionales, en los que no existe competición deportiva, pero que precisen para su desarrollo la ocupación total o parcial de la vía, interfiriendo en la fluidez y seguridad ordinaria de la circulación de la misma, deberán ser comunicadas por sus promotores u organizadores con una antelación mínima de diez días hábiles con respecto a su fecha de celebración al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, autoridad autonómica o local responsable en materia de seguridad vial, para que este organismo pueda estimar la procedencia de su celebración en el momento indicado, teniendo en cuenta la afección provocada y calendario de restricciones a la circulación y, en su caso, dictar las instrucciones que resulten procedentes en relación a la regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico. Los organizadores serán responsables de comunicar, por medios telemáticos, el inicio y fin del uso excepcional de la vía a la autoridad competente en materia

Debemos tener en cuenta que el término dB (decibelio) y la escala de dB se utilizan en todo el mundo para medir los niveles de sonido. La escala de decibelios es una escala logarítmica en la que el sonido audible más bajo (percibido casi en silencio total) es 0 dB. Un sonido 10 veces más potente es de 10 dB, un sonido 100 veces más potente que el silencio casi total es de 20 dB. Un sonido 1.000 veces más potente que el silencio casi total es de 30 dB, etc.

³⁹⁸ Estos límites se pueden ver en el **“Manual de Procedimiento de Inspección de Estaciones ITV”**.

En la denuncia por emitir perturbaciones electromagnéticas o superar los niveles permitidos de ruidos, gases o humos deberá figurar el medio técnico utilizado (medidos) y adjuntarse el acta o diligencia con las pruebas de medición efectuadas y los resultados obtenidos. Se denunciarán, según criterio de la DGT, por el art. 7 RGCir, pero en relación con el art. 11.19) RGV.

*La **Disposición adicional novena** de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (BOE núm. 275, de 16 de noviembre) que se ocupa de la información relativa a las emisiones de los vehículos, señala que “El Gobierno, en desarrollo de las medidas urgentes a adoptar contra el cambio climático, incluirá la obligatoriedad de la Etiqueta informativa de eficiencia energética referida al consumo de combustible y emisiones de CO₂, prevista en el Anexo I.2 del Real Decreto 837/2002, de 2 de agosto, por el que se regula la información relativa al consumo de combustible y a las emisiones de CO₂ de los turismos nuevos que se pongan a la venta o se ofrezcan en arrendamiento financiero en territorio español”.*

³⁹⁹ Se debe denunciar por el art. 7 RGCir (criterio de la DGT), aunque en relación directa con lo establecido en el art. 7 y anexo I RGV, que regula la tramitación de reformas de los vehículos.

*No informa si quedará inmovilizado, aunque el art. 104b) de la Ley parece permitir esa posibilidad al señalar: “Se podrá proceder a la inmovilización del vehículo cuando: El vehículo **presente deficiencias** que constituyan **un riesgo especialmente grave para la seguridad vial**”. El Real Decreto 866/2010, de 2 de julio (BOE núm. 170, de 14 de julio), por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos abandona la terminología “reformas de importancia” (todavía mantenida en el RGV) y la sustituye por “reformas efectuadas en vehículos después de su matriculación definitiva en España”. El legislador no aprovechó la reforma de la LTSV de 2014 para cambiar esta terminología, a pesar de que llevaba casi 4 años utilizándose y tampoco lo ha hecho en el texto refundido. El Ministerio de Industria, Energía y Turismo (desde enero de 2020 se denomina Industria, Comercio y Turismo) en colaboración con los órganos competentes en materia de ITV de las Comunidades Autónomas edita un **“Manual de Reformas de Vehículos”**.*

⁴⁰⁰ Real Decreto 866/2010, de 2 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos (BOE núm. 170, de 14 de julio).

⁴⁰¹ Se denuncia por infracción al artículo 7.1 RGCir, aunque en relación directa con el artículo 7.2 del RGV.

⁴⁰² El Tribunal Constitucional en sentencia de 21 de diciembre de 1995 sentenció que un mero deber de colaboración con la Administración de los titulares de los vehículos no vulnera el derecho fundamental a no declarar contra sí mismo consagrado en el artículo 24.2 de la Constitución.

⁴⁰³ Se denuncia por el artículo 7.1 del RGCir y se debe detallar el tipo de deficiencia.

⁴⁰⁴ Debía incluirse la posibilidad de que un conductor pueda solicitar a los agentes de tráfico realizar una prueba de control de su nivel de alcoholemia antes de empezar a circular o reanudar su marcha y que aquellos puedan realizarla si lo estiman conveniente.

de regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico, para su publicación en el punto de acceso nacional en materia de tráfico.

Asimismo, cuando se trate de la celebración de otras actividades o eventos cuyo desarrollo no implique ocupación de las vías, pero sí puedan generar un número de desplazamientos anormalmente elevados, afectando a la fluidez y seguridad ordinaria de las mismas, sus promotores u organizadores también tendrán la obligación de comunicarla al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, autoridad autonómica o local responsable en materia de seguridad vial con anterioridad a su inicio para que dichas autoridades puedan definir, si así resulta procedente, la regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico específica a ejecutar.

⁴⁰⁵ *(Obligación de los vehículos de motor de circular por carreteras y caminos).*

Artículo 13. Normas generales de conducción⁴⁰⁶

⁴⁰⁵ Debiera figurar, al igual que ocurre en la Ley de Tráfico británica, que los vehículos de motor están obligados a utilizar carreteras o caminos y no pueden circular por senderos o campo a través.

⁴⁰⁶ Este artículo está desarrollado en el Capítulo III del RGCir (art. 17,18 y 19) aunque en el texto reglamentario se ha preferido la expresión “Normas generales de los conductores”.

1. ⁴⁰⁷El conductor⁴⁰⁸ debe estar en todo momento⁴⁰⁹ en condiciones⁴¹⁰ de controlar⁴¹¹ su⁴¹² vehículo⁴¹³. Al aproximarse⁴¹⁴ a otros usuarios de la vía⁴¹⁵, debe adoptar las

⁴⁰⁷ El Código de Circulación del Reino Unido exige que el conductor, en condiciones ambientales con buena visibilidad, sea capaz de leer la matrícula de un automóvil a 20 metros de distancia y la policía está autorizada a realizar un test de visión.

⁴⁰⁸ Ver definición de conductor en el apartado 1 del Anexo I de esta Ley. El conductor puede verse afectado por otras personas que viajan en el vehículo. El art. 11.2.a) del RGCir prohíbe a los viajeros:

- a) Distraer al conductor durante la marcha del vehículo.
- b) Entrar o salir del vehículo por lugares distintos a los destinados, respectivamente, a estos fines.
- c) Entrar en el vehículo cuando se haya hecho la advertencia de que está completo.
- d) Dificultar innecesariamente el paso en los lugares destinados al tránsito de personas.
- e) Llevar consigo cualquier animal, salvo que exista en el vehículo lugar destinado para su transporte. Se exceptúan de esta prohibición, siempre bajo su responsabilidad, a los invidentes acompañados de perros, especialmente adiestrados como lazarillos.
- f) Llevar materias u objetos peligrosos en condiciones distintas de las establecidas en la regulación específica sobre la materia.
- g) Desatender las instrucciones que, sobre el servicio, den el conductor o el encargado del vehículo.

La Disposición adicional sexta del Real Decreto 1544/2007 reconoce el derecho de las personas con trastornos diabéticos o epilépticos al acceso a las instalaciones y medios de transporte acompañadas de un perro de apoyo en las mismas condiciones que los perros guía y de asistencia. Tienen que haber sido adiestrados para el acompañamiento, la conducción y la ayuda de las personas con discapacidad, en escuelas especializadas y oficialmente reconocidas.

El conductor y, en su caso, el encargado de los vehículos destinados al servicio público de transporte colectivo de personas debe prohibir la entrada y ordenar su salida a los viajeros que incumplan estos preceptos.

La Ley mexicana de Movilidad y Seguridad Vial considera “perro de asistencia” a aquellos que “han sido certificados para el acompañamiento, conducción y auxilio de personas con discapacidad”.

⁴⁰⁹ El TRLTSV no presta especial atención al progresivo envejecimiento de la población en España, donde cada vez hay más conductores mayores y donde muchos de ellos han dejado de estar en condiciones de manejar un vehículo con seguridad, aunque tengan muchas dificultades para asumirlo, por eso conviene una labor pedagógica para convencerlos de que dejar de conducir no implica que han perdido su independencia.

Es un tema que desata pasiones y los defensores del “status quo” alegan que los jóvenes conducen con más temeridad, que también participan en accidentes en rectas con alta visibilidad, que son más propensos a la velocidad, que las compañías de seguros lo saben y penalizan las pólizas y que no por eso se les ponen trabas a que conduzcan.

En España ni el TRLTSV ni el Reglamento General de Conductores (art. 12) establecen un límite de edad para poder conducir, pero eso no ocurre en otros países.

El Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia (INTRA) con la colaboración de la Asociación C. V. de Centros de Reconocimientos Médicos (ASCROME) elaboró para la DGT la **“Guía de Consejo Sanitario Vial para el conductor mayor y su entorno próximo”**.

En Italia, en julio de 2017 se aprobó una enmienda en la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados para elevar la edad máxima de 60 a 65 años para poder conducir autobuses, camiones y autobuses articulados destinados al transporte de personas. En la actualidad, el art. 115.2) del “Codice della Strada” establece que para conducir trenes de carretera y vehículos articulados con más de 20 t de MMA, no se puede tener más de 65 años salvo que el centro psicotécnico, después de esa edad, y en una revisión anual puede considerar que puede seguir haciéndolo hasta los 68 años.

El impacto que provoca en el sujeto la retirada de su permiso debe ser tenido en cuenta y se deben tomar los recaudos necesarios para minimizar las consecuencias ya que puede provocar depresión, pérdida de movilidad y autonomía, aislamiento social e impacto económico negativo. Se debe tener en cuenta tanto la seguridad vial como el derecho de las personas con demencia leve para tomar decisiones de forma autónoma; no obstante, la prioridad debe ser siempre la seguridad vial.

En Estados Unidos se comprobó que, aunque los jóvenes son el mayor grupo de riesgo, las personas mayores duplican, por milla recorrida, el número de accidentes con respecto a las personas de mediana edad. De todas formas, un análisis en profundidad de la cuestión no puede limitarse a estadísticas ya que éstas son fácilmente manipulables.

Comparados con conductores jóvenes, cuyos accidentes son frecuentemente debido a la inexperiencia o a conductas de riesgo, los accidentes suelen estar provocados más por omisión que por excesos en su comportamiento al volante. Con la edad se produce un importante deterioro de la “atención distribuida”, lo que quiere decir que tienen más problemas para mantener la concentración cuando tienen que hacer más de una cosa

al mismo tiempo; una vez iniciada la maniobra son incapaces de abortar o modificar la acción; y, por último, en los accidentes se ha observado una especial lentitud en la ejecución de las maniobras.

Estos accidentes son a menudo colisiones en las intersecciones, causados generalmente por la falta de atención a las señales de tráfico y de respeto a la prioridad de paso.

Los exámenes psicotécnicos debieran ser más exhaustivos y complementarse con un examen de circulación a partir de determinada edad para comprobar si realmente pueden seguir conduciendo, teniendo en cuenta que se han alargado los plazos de las revisiones.

En Illinois a partir de los 75 años es obligatorio pasar un examen de circulación para renovar el permiso. En California con cualquier edad se puede exigir un examen de circulación si un empleado del Departamento de Vehículos de Motor cree que existen motivos para ello, o si un médico, un agente de policía, un pariente o incluso un vecino lo solicitan. La ley estatal permite que se facilite información confidencial informando de un posible conductor peligroso y California es uno de los pocos estados que obligan a los médicos a informar sobre ciertas condiciones que pueden afectar la capacidad de conducción (Claims Journal State by State look at Driving Rules for Older Drivers 19.09.2012)

Incluso debiera debatirse si se puede establecer un límite de edad a partir de la cual no se puede conducir, aunque al ser cada persona diferente resultaría poco práctico e incluso podría ser tildado de cruel.

La publicación digital <https://motor.elpais.com>, informa el 18.04.2019 que: "De los más de 12.000 accidentes que registró la Dirección General de Tráfico (DGT) en 2016, solo el 12% involucró a mayores de 65, aunque su fragilidad física hace que su tasa de mortalidad en estos casos multiplique por 2,5 la del resto de conductores. Y, sin embargo, el 30% de los automovilistas (7,7 millones) perciben a los mayores como peligrosos al volante, y el 17% retiraría el carnet a sus propios familiares mayores".

En algunos países, como Suiza, se ponen limitaciones a algunos conductores mayores en las distancias que pueden recorrer o prohibiéndoles circular por autopistas.

En España hay más de 2.200.000 personas mayores de 65 años con carnet, lo que supone un 9% del censo de conductores y los defensores de la situación actual afirman que la mayoría de los conductores mayores no beben alcohol, ni se drogan y tampoco sobrepasan los límites de velocidad y que lo que se pretende, en realidad, es expulsar a estas personas de nuestras calles y carreteras. Esto se puede combatir indicando que con 14 años la mayoría de los menores serían capaces de manejar un turismo y no por ello se les autoriza (en USA, en muchos estados se puede conseguir una licencia de aprendizaje con 14, 15 o 16 años -con posibles restricciones en: horas nocturnas, obligación de supervisión, limitaciones en el transporte de pasajeros y con responsabilidad de los padres o tutores legales- y un permiso normal a los 16 o 17 años). En Argentina, no se puede obtener un permiso profesional por primera vez cuando se han cumplido 65 años.

Según informes de la propia DGT, citados por numerosos medios, solo un 1% de los conductores de entre 65 y 85 años no pasan el psicotécnico. Ese porcentaje pasa del 2% en el caso de los mayores de 85.

También, en España, se permite competir en carreras de motos con sólo 6 años. El 24.03.2019 falleció en Jerez, el piloto de motocicletas, Marcos Garrido de solo 14 años. Participaba en una carrera del Campeonato Andalúz de Velocidad en un circuito en el que se podían alcanzar 190 km/h. La Federación Internacional de Motociclismo permite correr los campeonatos del mundo con sólo 15 años.

El periódico "El País" publicó el 27.04.2018 que la Guardia Civil estaba investigando un vídeo de un niño de siete años conduciendo en Sevilla. Por su parte el periódico "El Mundo" publicó el 21.08.2019 que un niño alemán de ocho años robó el coche de sus padres la madrugada de ese mismo día para dar un paseo nocturno en la autopista, donde alcanzó una velocidad de 140 km/h. Aún más sorprendente es la noticia de la CNN, reproducida en todos los medios del mundo, de la detención de un vehículo por la policía de Utah, el 04.05.2020, que conducía un niño de 5 años que se dirigía, según él, a California para comprar un Lamborghini, con 3 dólares en el bolsillo. La policía estudiaba denunciar a los padres por no impedir que el menor condujese el vehículo. Lo cierto, es que los padres habían salido y había quedado al cuidado de sus hermanos.

El 08.01.2021 la agencia Europa Press informaba que la policía local de Sitges (Barcelona) había denunciado a una madre que iba de copiloto de un niño de 9 años que conducía el vehículo, y en el que también viajaba un bebé de 3 meses en una sillita en el asiento trasero. La mujer, vecina del municipio y de 40 años, se hará responsable del delito contra la seguridad vial, ya que era la responsable del coche, y el niño, por su edad, no puede ser acusado legalmente del delito. La información del atestado de la denuncia y la versión de los dos policías que interceptaron el coche ha sido puesta en conocimiento de la Fiscalía de Menores, «por si quiere actuar contra la madre por la grave imprudencia».

Los medios informan el 27 de abril de 2021 que el Pleno de la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo ha confirmado la condena a un padre que posibilitó que su hijo de ocho años condujera su vehículo mientras le grababa. La sentencia de instancia de un juzgado penal de Gijón condenó al padre al pago de una multa de 2.160 por haber permitido que su hijo condujera en solitario un vehículo alquilado mientras el padre le grababa desde fuera cómo conducía.

La sentencia fue confirmada por la Audiencia Provincial de Asturias y el Tribunal Supremo desestima el recurso formulado confirmando la condena por el delito del art. 384.2 CP de conducir sin haber obtenido nunca el permiso, que, al tratarse de un menor, resulta obvio, pero siendo condenado el padre por haber coadyuvado a que condujera el vehículo, a sabiendas el padre de que no podía hacerlo, además del obvio peligro que tenía al hacerlo el menor para su propia vida y la de terceros.

En este caso el Supremo se decanta, cuando la colaboración del 'tercero' es activa y participativa para que el menor de edad conduzca, y no un mero descuido, en que existe delito. Y en el caso concreto examinado señala que "se trata hasta incluso más de una autoría mediata que de una cooperación necesaria".

En España se puede ser titular de una licencia de vehículos agrícolas a los 16 años, y un muchacho con esa edad, de acuerdo con el Anexo IX del RGV, puede conducir un conjunto de 40 t compuesto de un vehículo motor de 3 ejes + remolque 2 o 3 ejes, ya que no excedería los límites de los vehículos ordinarios.

El País informó el 26.04.2017 que fue detenido en Australia, después de conducir en solitario 1.300 km, un menor de 12 años. También, los medios norteamericanos se hacen eco frecuentemente de conducción de vehículos por parte de menores, así la NBC4 News informa que una chica de 15 años mantuvo el 30.04.2015, en jaque a la policía de Los Ángeles e hicieron falta 16 patrulleros y 50 policías para detenerla, contando con la ayuda de al menos dos helicópteros. Por su parte La Vanguardia informa en su edición de 05.11.2017 que un niño de 10 años fue perseguido por la policía de Ohio durante 70 km, después de haberse apropiado del automóvil de la pareja de su madre, llegando a alcanzar, mientras era perseguido, 160 km/h.

Otro ejemplo lo podemos ver en el "Diario Montañés" en su edición de 15.05.2018 donde informa que "un menor al volante siembra el caos en la autovía A-8 y es encañonado antes de ser detenido".

Otro más, en la publicación "El Gerio digital" que el 18.03.2021 va informar que los mozos de escuadra denunciaron penalmente el día 14 de ese mes a un menor de 15 años por conducir un vehículo sin haber obtenido nunca el permiso y a otro de 19 años, que era quien le enseñaba, como cooperador necesario para realizar el ilícito.

También en España existen limitaciones de edad para cierto tipo de permisos y así se exigen 21 años para el permiso C y 24 para el permiso D.

Este es un tema que no se circunscribe a la seguridad vial, así el diario "Las Provincias" de Valencia, de fecha 17.08.2016 indica "El Consell, abierto a limitar la participación de los mayores de 65 años en los bous al carrer" ante la sugerencia de las peñas de que sería conveniente limitar a 65 años la edad de los participantes en los encierros.

El 28.03.2018, los distintos medios, informan que el Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM) declaró conforme a Derecho la limitación a 75 años para pertenecer al Turno de Oficio en la Comunidad Autónoma. La limitación, según argumenta la resolución de la Sección Sexta de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del TSJ madrileño, no infringe el derecho a la igualdad. Una medida que resulta justificada, proporcionada y razonada en atención a la finalidad perseguida: garantizar unas mínimas condiciones físicas del profesional para que pueda asistir a las vistas y desarrollar las guardias. Fue recurrida y admitida, por el Tribunal Supremo, el 3 de diciembre de 2018, como cuestión de interés casacional. La STS 3799/2019 de 27 de noviembre, declaró nulo el límite de 75 años para integrar el turno oficio en Madrid por ser discriminatorio por razón de edad.

El Tribunal Supremo de los Estados Unidos sentenció que no se transgrede ningún derecho fundamental si se impide que una persona pueda conducir. Sin embargo, otros tribunales han establecido que poner un límite de edad de forma general para conducir atentaría contra la 14 enmienda de su Constitución: "Ningún estado podrá crear o implementar leyes que limiten los privilegios o inmunidades de los ciudadanos de los Estados Unidos".

El 08.06.2018 el periódico La Vanguardia informa de la preocupación en Japón por la demencia senil en conductores. Continúa informando que "Los medios locales se hacen eco de un informe elaborado por la policía nipona que indica que, si bien el número total de muertes por accidentes de tránsito cayó a un mínimo histórico el año pasado, la policía está cada vez más preocupada por el aumento de los accidentes graves provocados por personas mayores que, por ejemplo, confunden el acelerador con el freno o conducen por el carril equivocado en las autopistas". Seguidamente hace referencia a graves accidentes provocados por personas mayores.

Aunque el artículo 14 CE señala que nadie puede ser objeto de discriminación por sus condiciones o circunstancias personales o sociales, nos encontramos también con muchos profesores que podrían seguir enseñando y con muchos jueces que podrían seguir juzgando, pero se les obliga a jubilarse y no se toma en cuenta si todavía están capacitados para desempeñar sus funciones.

Tampoco sería una novedad la prohibición de conducir después de una determinada edad, ya que el Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España de 1918 señalaba en su art. 5 que los solicitantes del permiso de conducir debían tener entre 18 y 67 años y que los menores de edad (esa mayoría de edad era distinta) y las "hembras" debían contar con la correspondiente autorización paternal o marital y el Reglamento de Circulación de 1926 ratificaba estas edades y en su artículo 5b) indicaba que sólo podían obtener permiso de segunda clase los solicitantes que tuviesen entre 18 y 67 años. Por su parte el Código

de la Circulación de 1934 en su artículo 266 indicaba que sólo podían solicitar un permiso de conducción de segunda y tercera clase las personas comprendidas entre 18 y 65 años. Esta limitación general se mantuvo hasta el Decreto de 12.09.1957 que modificaba algunos artículos del Código de la Circulación (BOE núm. 240, de 21 de setiembre). Este decreto señala en su introducción: "La experiencia demuestra que existen no pocas personas que rebasando esa edad conservan las aptitudes necesarias para conducir vehículos ligeros de uso particular, a las que podría facilitarse el permiso correspondiente, aunque sometiéndoselas a una revisión periódica de su aptitud".

También existen, en numerosos países, edades límites para conducir o alquilar un automóvil: 70 años en Rumanía para alquilar, algunas empresas de alquiler exigen un máximo de 70 años en Irlanda, aunque en algunos casos exigen que se aporte un certificado médico declarando que cuenta con las adecuadas condiciones psicofísicas para conducir, en Israel 75 años para conducir, 70 años para alquilar en Malta, algunas empresas no permiten el alquiler después de 75 años en Australia, etc.).

La prensa y la televisión vienen reflejando cada vez más accidentes protagonizados por estos conductores mayores. Así, el 12.03.2016, la Voz de Galicia informa que un conductor a punto de cumplir 88 años atropelló con su todoterreno a un grupo de ciclistas, falleciendo uno y quedando otros gravemente heridos. La noticia destaca que **el tramo de la vía donde tuvo lugar el siniestro era recto y tenía gran visibilidad.**

En principio y hasta que concluya la investigación, los medios sugirieron que podía haberse quedado dormido y por eso también debieran fomentarse y exigirse la instalación, a partir de determinada edad o incluso para todos los rangos de edad, de aparatos que alertan de la aparición de sueño en el conductor.

Otro accidente parecido ocurrió el 27.09.18 cuando un conductor de 67 años invadió el sentido contrario y arrolló a 8 ciclistas resultando heridos graves 3 de ellos.

Los medios de comunicación dieron la noticia de que el 28.09.2018 de que un conductor de 79 años confundió los pedales de su vehículo automático y dañó, en Ferrol, 6 vehículos estacionados.

Es importante que se creen alternativas al automóvil para la gente mayor y que se les ayude a entender que el coste de reemplazarlo por otro tipo de transporte no es un gasto adicional, sino un sustituto del gasto, y generalmente más económico, del que supone un vehículo personal.

En Francia, la Asociación "Signal Senior" está impulsando la colocación de un distintivo circular en el vehículo con la letra "S" para indicar "senior", es decir, que es una persona mayor, para que los otros conductores tengan presente esta circunstancia.

⁴¹⁰ Dormirse al volante, incluso en un micro sueño, implica que deja de controlarse el vehículo. Tampoco se puede decir que se está conduciendo un vehículo en esas situaciones, ya que es la inercia la que impulsa el vehículo. Sí se conduce estando de baja laboral y se tiene un accidente la compañía de seguros puede haber establecido una cláusula en la que se especifica que en esos casos no cubre los daños generados. Tengamos en cuenta que en principio se puede conducir estando de baja salvo cuando dificulte de forma notable la conducción, afecte a la recuperación de la enfermedad o cuando el puesto de trabajo del asalariado esté relacionado con la conducción. En Alemania, el Código de la Circulación, en su art. 23.3, prohíbe específicamente conducir una bicicleta, un ciclomotor o una motocicleta sin sujetar con las manos el manillar.

Controlar en todo momento significa que si una persona cruza por la calzada por un lugar no permitido, el conductor debe reducir la velocidad hasta detenerse para evitar atropellarlo. Se exceptúan de este principio aquellos casos en los que exista una imposibilidad objetiva y absoluta de divisar al peatón, aun actuando con total diligencia. En estos casos los tribunales pueden asignar parte de la culpa al conductor dependiendo de las circunstancias.

Ante la imposibilidad objetiva de observar al peatón, matizar que desde el Dictamen FSCSV 2/2016, Apdo.V.C. sobre **"Afectación como sujetos pasivos de miembros de colectivos vulnerables"**, hay que tener en cuenta: "esta materia y en consideración al principio de defensa, que constituye una excepción al principio de confianza y sin perjuicio de su aplicación general, es preciso un particular esmero en los criterios de imputación y su aplicación al concreto supuesto."

"V.C. 1. Niños, ancianos y discapacitados. La vulnerabilidad se une a la condición personal." .../...

"El precepto reglamentario une al deber de cuidado del art. 13.1 LSV un específico deber de moderación de la velocidad extendiéndolo al **supuesto de previsión de la irrupción en la vía**. No es preciso para su nacimiento, por tanto, la cercanía física y el contacto visual, **al bastar la previsibilidad de la presencia del sujeto**, referida a presencia probable o inminente con un catálogo de supuestos ejemplificativos como residencias o centros de tercera edad, de discapacitados o colegios, circunstancias conocidas por el conductor que den lugar a la previsión racional de la aparición en la vía y la aproximación o cercanía a autobús escolar en la que la ley la presume."

Por lo tanto son lugares que deben estar señalizados como tales, pero aun sin estar señalizados supone imprudencia quebrar tales deberes, siendo delito con lesiones y muerte; pudiendo quedar en infracción muy grave del TRLTSV en los demás casos: de nuevo es delito si esa imprudencia transcurre en espacios de uso exclusivo

de usuarios vulnerables como zonas peatonales, IPA itinerario peatonal accesible, CES camino escolar seguro, etc).

⁴¹¹ Si el conductor toma conciencia de que no puede tener el dominio total de su vehículo, debe abandonar la vía o detener la marcha en un lugar autorizado para ello y después de señalizarlo convenientemente.

Un vehículo es un objeto peligroso “per se” y potencialmente letal y ese peligro se encuentra, en la mayoría de los casos, vinculado a la velocidad de desplazamiento y al mayor o menor dominio que se tenga sobre el vehículo. La publicación digital <https://motor.elpais.com>, en su edición de 01.11.2018 se ocupa de un estudio de la organización EuroNcap en el que se recuerda que actualmente, los sistemas que permitirían al conductor soltar el volante durante largos periodos de tiempo o realizar tareas secundarias no están autorizados en Europa y que el conductor debe mantener las manos en el volante y la atención puesta en la carretera en todo momento.

También señala que las tecnologías disponibles en la actualidad se han diseñado principalmente para su uso en carreteras bien señalizadas (autopistas o autovías). Sin embargo, nada puede impedir que se activen en otros tipos de carreteras. A pesar de que los fabricantes recomienden que no se utilicen en esos casos, los conductores pueden incurrir fácilmente en exceso de confianza.

Finalmente, también concluye que los manuales de usuario establecen claramente cuáles son las limitaciones del sistema y dónde deben usarse, pero en algunos casos hay posibilidad de confusión, ya que algunos modelos dan a entender que el vehículo puede conducir de manera autónoma.

La Audiencia Provincial de Ourense en Sentencia de 02.12.2021 confirmó la responsabilidad de un conductor cuyo vehículo se deslizó a consecuencia de las placas de hielo existentes en la calzada impactando contra otro vehículo que había colisionado previamente contra un talud de la carretera. La sala consideró que no podía calificarse como caso fortuito imprevisible e inesperado a efectos de exonerarlo de responsabilidad (art. 1105 CC). Al producirse el suceso el 18 de enero, en pleno invierno, en un lugar conocido por el demandado que sabía que podían existir placas de hielo en la calzada, debió adoptar las precauciones oportunas como existe el art. 45 RGCir y adaptar la conducción a las características de la vía.

El art. 75.b.ter) TRLTSV considera falta leve: “Incumplir la obligación de los conductores de estar en todo momento en condiciones de controlar su vehículo”. Y como ese incumplimiento puede ocasionar situaciones muy graves no se comprende esta consideración.

Si se produce un exceso de ocupantes y eso afecta a la seguridad en la conducción se denunciaría, según la DGT, por infracción al art. 3 RGCir (conducir con la diligencia y precaución necesarias ...).

El 15 de julio de 2011, el Times Live de Sudáfrica (<http://www.timeslive.co.za>) publicó una noticia indicando que en un control policial se comprobó que un conductor amputado de una pierna utilizaba a su hijo de 11 años para cambiar el embrague. En este caso se aprecia claramente que el conductor no controla el vehículo ya que necesita la ayuda de alguien más para hacerlo.

Llevar las ventanillas bajadas puede provocar situaciones de peligro por la posible entrada de objetos o insectos que alteren al conductor o a sus ocupantes. Así, si entra una abeja o avispa puede provocar una maniobra involuntaria no deseada que produzca incluso un accidente.

⁴¹² Debía decir “el vehículo que conduce” ya que el vehículo puede no ser suyo porque es de la empresa, lo alquiló o se lo prestó un amigo o familiar.

Se debe prestar atención a la “Amoxofobia” que es el pánico, miedo y angustia que se produce en algunas personas cuando se ponen ante el volante. Un conductor que sufra episodios de amoxofobia puede desencadenar situaciones de riesgo en el tráfico con reacciones imprevisibles para el resto de usuarios. Una de las entidades que se dedica desde hace tiempo a identificar, tratar y recuperar a los conductores que padecen este trastorno es la Fundación CEA - Comisariado Europeo del Automóvil-. Esta fobia al volante la padecen cerca del 28 por ciento de los conductores.

⁴¹³ La Guía Codificada de Infracciones de Tráfico de la DGT considera que podría ser considerada conducción negligente.

No se entiende que no incluya a los animales acompañados, que sí lo hace el art. 17 del RGCir. El art. 50 TRLTSV tampoco es estricto en el control de los animales ya que se limita a indicar que deben ir custodiados.

Ha habido denuncias por conducir con chanclas. El agente estimó que podía ser un riesgo para la conducción ya que podía dificultar el control del vehículo. Sin embargo, no está prohibido conducir incluso descalzo. Sólo se podría sancionar una maniobra incorrecta provocada por la utilización de calzado inadecuado, pero por la maniobra, no por el calzado. Eso no impide que las compañías de seguros después de pagar la indemnización traten de repetir contra el conductor alegando concurrencia de culpas por utilizar calzado inapropiado para conducir.

Multar por conducir con chanclas, sin camiseta o en bikini es lo que se conoce como “multas veraniegas” ya que se supone que son propias del verano. Ahora los medios de comunicación se apuntan a las “multas de invierno” y así el diario digital “El español” informa el 20.12.2020 que la DGT puede multar a un conductor o conductora por llevar un abrigo puesto.

Aunque no estén contempladas ni en el TRLTSV ni en el RGCir, los medios de comunicación suelen reproducirlas todos los años sin tomarse la molestia de investigar el asunto. El RGCir debiera ser mucho más claro para evitar que los agentes apliquen de forma distinta la normativa dependiendo del cuerpo policial al que pertenezcan o del municipio en el que ejerzan sus competencias.

Los **artículos del RGCir** que suelen utilizar los agentes de circulación para denunciar son los siguientes:

- Artículo 3. 1. Se deberá conducir con la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, **cuidando de no poner en peligro, tanto al mismo conductor como a los demás ocupantes del vehículo** y al resto de los usuarios de la vía. Queda terminantemente **prohibido conducir de modo negligente o temerario**.
- Artículo 17.1. **Los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar sus vehículos** o animales.
- Artículo 18.1. **El conductor de un vehículo está obligado a mantener su propia libertad de movimientos**, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción, que garanticen su propia seguridad, la del resto de los ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía.

La redacción de este último artículo es tan laxa que un agente ya podría sancionar por tener el móvil en la mano si considera que dificultaba o impedía la "libertad de movimiento" del conductor. No es el único caso, lo mismo sucede si el agente entiende que manejar un navegador, la radio o el sistema de infoentretenimiento del vehículo impide "la atención permanente en la conducción".

Está claro que si un conductor está comiendo un bocadillo o una pieza de fruta y no lleva las dos manos sobre el volante puede verse en una situación apurada. Por ello la DGT insiste en que no se multa a los conductores por comer o beber en el vehículo, sino porque esa actividad concreta, de algún modo, ha afectado presuntamente a la seguridad de la conducción.

Por ello, tomar un sorbo de una botella de agua o llevar un par de segundos el codo fuera del vehículo no debiera ser motivo de multa.

Sin embargo, si va tomando un helado de cucurucho, al implicar cierto tiempo para poder consumirlo, si se podría considerar que no estaría en condiciones de controlar su vehículo y por lo tanto sería denunciado.

La Voz de Galicia en su edición del 25.10.2024 informa que en la semana del 7 al 13 de octubre fueron denunciados por la ATGC, 90 conductores, en toda España, por distracciones al volante, siendo una de ellas comer mientras se conduce.

En Costa Rica hay una señal vial colocada en camiones que dice "Los ojos en el camino, la vista en el volante" junto con dibujo indicando que está prohibido el móvil.

En Chipre para evitar discusiones, el Highway Code (Código de la Circulación) prohíbe que el conductor pueda comer o beber durante la conducción.

Si un pasajero, situado en el asiento al lado del conductor, lleva los pies encima del tablero de instrumentos, este artículo permitiría denunciar al conductor por permitir poner en peligro la vida del acompañante.

⁴¹⁴ Es decir, en el momento que estén dentro del campo de visión del conductor y no olvidemos que el punto 2 de este artículo señala que el conductor debe mantener el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción.

⁴¹⁵ Aunque se trata de un tema penal también se ve afectado por la Ley de Seguridad Vial, por ello es interesante conocer el delito de daños del art. 263 CP en el que se dice que "1. El que causare daños en propiedad ajena no comprendidos en otros títulos de este Código, será castigado con multa de seis a veinticuatro meses, atendidas la condición económica de la víctima y la cuantía del daño.

Si la cuantía del daño causado no excediere de 400 euros, se impondrá una pena de multa de uno a tres meses." Daño supone la destrucción o menoscabo de una cosa independiente del perjuicio patrimonial causado, por tanto, se castiga la conducta en función del valor de la cosa dañada. Este delito implica que se elimine o disminuya el valor de la cosa dañada, perjudicando o dañando su esencia o sustancia.

El periódico "El Faro de Vigo" comenta el 04.11.2018 un accidente que tuvo lugar el 03.03.2017, en el que una conductora para evitar atropellar a un peatón que cruzaba un semáforo en rojo acabó impactando contra un vehículo que estaba mal estacionado. El Juzgado de Instrucción número 3 de Cangas eximió a la conductora de cualquier responsabilidad y obligó al peatón a pagar el 80% de los daños causados al vehículo estacionado. El 20% restante deberá asumirlo la propietaria del vehículo dañado, debido a que según establece la sentencia, estaba "estacionado en un lugar que no estaba permitido".

Cuando un conductor se aproxima a un peatón, éste puede ser responsable directo de un accidente de tráfico. El art. 14.2 TRLTSV: "que quedan obligados a someterse a las pruebas para la detección de alcohol o de la presencia de drogas en el organismo los demás usuarios de la vía (aparte de los conductores) cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico". Los art. 21 y 28 RGCir mantienen ese mismo criterio.

precauciones necesarias para su seguridad, **especialmente⁴¹⁶ cuando se trate de niños⁴¹⁷, ancianos⁴¹⁸, personas ciegas⁴¹⁹ o en general personas con discapacidad o con problemas de movilidad.**

⁴¹⁶ El término “especialmente” crea cierta inseguridad jurídica ya que no sabemos a quién incluye aparte de los usuarios vulnerables mencionados y también es lamentable que el término “vulnerable” no aparezca ni esté definido tanto en el TRLTSV como en el Reglamento General de Circulación.

La OMS/ONU estableció en 2013 el concepto “Vulnerable Road Users” (VRU), que está integrado por peatones, ciclistas y motociclistas.

La Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte, en su art. 4.7) define a los «usuarios vulnerables de la red viaria» como “los usuarios no motorizados de la red viaria, como por ejemplo los peatones y los ciclistas, así como los motoristas y las personas con discapacidad o con movilidad u orientación limitadas”.

La Directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras, en sus definiciones contenidas en el art. 2 indica: «10. “usuario vulnerable de la vía pública” son: los usuarios de la vía pública no motorizados, incluidos, en particular, los ciclistas y los peatones, así como los usuarios de vehículos de motor de dos ruedas.».

El programa de seguridad Euro NCAP (European New Car Assessment Programme / Programa europeo de evaluación de coches nuevos) evalúa los atropellos y las colisiones de los vehículos con los usuarios vulnerables, que para ellos son los peatones y los ciclistas.

En España, además respetar el mandato de la OMS/ONU y por ello en el Dictamen 2/2016 FSCSV vemos que se añade **una diferencia a nivel procesal penal entre los usuarios vulnerables: peatones, ciclistas y motoristas, con los especialmente vulnerables: niños, personas mayores y personas con discapacidades.** Al referirse a las personas mayores, considera sinónimos: ancianos, personas de la tercera edad y personas de edad avanzada.

Ante el limbo jurídico en el que parecería quedarían los usuarios de VMP (que no son ni ciclos ni vehículos de motor), es en la Instrucción de la Fiscalía de Seguridad Vial de fecha 13.12.2018, dirigida a las policías locales, dónde se indica que de los usuarios de los VMP “puede sin duda afirmarse que frente a los conductores de vehículos de motor constituyen asimismo un colectivo vulnerable”.

Sobre los motoristas, ciclistas y peatones se limita a señalar que son vulnerables. **Es curioso que tanto el TRLTSV como sus reglamentos de desarrollo se olvidan de incluir entre los usuarios vulnerables a los pasajeros de los ciclos y de las motocicletas.** En cambio, si figuran en la Directiva 2008/96/CE del parlamento europeo y del consejo, de 19 de noviembre de 2008, en las definiciones: 10. «usuario vulnerable de la vía pública»: los usuarios de la vía pública no motorizados, incluidos, en particular, los ciclistas y los peatones, así como los usuarios de **vehículos de motor de dos ruedas.**

Muchos expertos también consideran que debía recalcarse que también lo son los operarios que realizan trabajos en la vía, los trabajadores de los vehículos de auxilio en carretera y la propia policía de tráfico cuando está realizando algún tipo de control. Es cierto, que su peligro es cuando actúan como peatones, pero sería positivo que los añadiesen al listado de usuarios vulnerables. El diario digital “El Confidencial” informa el 20.01.2025 que en 2024 según la Dirección General de Tráfico, en el 2024 murieron cinco gruistas y dos operarios de conservación y mantenimiento de carreteras mientras realizaban sus labores en autopistas, autovías o carreteras convencionales.

También el RGCir se ocupa de estos colectivos al señalar que “Se circulará a velocidad moderada y, si fuera preciso, se detendrá el vehículo cuando las circunstancias lo exijan, especialmente en los casos siguientes: a) Cuando haya peatones en la parte de la vía que se esté utilizando o pueda preverse racionalmente su irrupción en ella, principalmente si se trata de niños, ancianos, invidentes u otras personas manifiestamente impedidas. b) (...) al acercarse a (...) centros docentes o a lugares en que sea previsible la presencia de niños. (...) e) Al aproximarse a un autobús en situación de parada, principalmente si se trata de un autobús de transporte escolar”. El Código de la Circulación portugués considera vulnerables a los peatones y a los ciclistas y luego señala en particular, a los niños, a los ancianos, a las embarazadas, a las personas con movilidad reducida o a las que presenten deficiencias.

El Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de noviembre de 2019 relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, en lo que respecta a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública, considera en su art. 3 «usuario vulnerable de la vía pública» a los usuarios de la vía pública no motorizados, incluidos, en particular, los ciclistas y los peatones, así como los vehículos de motor de dos ruedas.

⁴²⁰ (Persona ebria que pretende conducir un vehículo).

La Directiva (UE) 2019/1936 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2019, por la que se modifica la directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, los define del siguiente modo, en el art. 1: «10. "usuario vulnerable de la vía pública": los usuarios de la vía pública no motorizados, incluidos, en particular, los ciclistas y los peatones, así como los usuarios de vehículos de motor de dos ruedas».

En España existen semáforos que "hablan" diciendo "pueden pasar" dirigidos a las personas que tienen importantes dificultades de visión.

En Japón, muchas personas mayores disponen de un dispositivo portátil que al ser detectado por el semáforo hace que se prolongue más tiempo la fase verde para este tipo de peatones.

⁴¹⁷ El "Highway Code" británico (se aplica en Inglaterra, Escocia y Gales) detalla con mucha más precisión el comportamiento de los peatones. Así, en su art. 4 señala que los niños no deben dejarse solos en las aceras y cuando van acompañados, los cuidadores deben situarse entre ellos y la calzada y además sujetarlos firmemente con las manos **o incluso utilizar riendas para sujetarlos**.

⁴¹⁸ Hoy en día se prefiere el término "persona mayor" a "anciano" porque además muchas personas llegan a tener una edad prolongada sin que puedan ser calificadas de ancianas.

⁴¹⁹ El art. 17 RGCir habla de "ancianos" e "invidentes". Hubiera quedado mejor si dijese "personas mayores" y "personas invidentes o con deficiencia (o discapacidad) visual grave (o severa)". Este último término figura en la Ley 8/2003, de 24 de abril, de sanidad animal al comentar los animales domésticos que ayudan a los "invidentes", siendo esta última palabra la que utiliza el RGCir en el art. 17. Al decir "invidente" está refiriéndose, según el DLE, únicamente a "personas ciegas", con lo cual el conductor parece no estar obligado a tomar precauciones especiales con personas que puedan ver con mucha dificultad.

En algunos reglamentos de circulación, como en el del Estado de Yucatán, en México, se establece que los agentes de tráfico están obligados a apoyarlos cuando crucen la vía pública.

Aunque el bastón guía para ciegos de color blanco es hoy el más reconocido por la población, lo cierto es que empiezan a introducirse otros colores para identificar a determinados colectivos con discapacidad visual. La Federación Mundial de Sordociegos estableció el bastón rojo y negro como el símbolo que identifica a las personas con sordo-ceguera. No se han establecido normas estrictas sobre cómo deben ser estos bastones, aunque en España normalmente el tramo final, el más cercano al suelo, es blanco y luego se van alternando los colores rojo y blanco. Así que cuando vemos a alguien con un bastón con estos colores, ya podemos identificar que es una persona con sordo-ceguera y prestarle ayuda de acuerdo a sus circunstancias, y es que no es igual ser invidente que no ver ni oír al mismo tiempo.

El origen del bastón verde está en Argentina, donde se usa por ley desde 2002, y se reserva como elemento de orientación y movilidad para personas con baja visión, cuyas necesidades y circunstancias no son las mismas que las personas con ceguera total. Las personas con baja visión son las que tiene entre 1/3 y un 1/10 de la visión normal o un campo visual igual o menor de 20° (cuando lo normal es 180°).

⁴²⁰ La Ley debiera prever que los agentes de policía pudiesen impedir a una persona ebria conducir un automóvil. Es un tema complejo porque todavía no ha cometido una infracción y además puede alegar que va a dormir "la mona" dentro del vehículo. Aquí, el bien jurídico a proteger que es la seguridad vial colisiona con el derecho de una persona a no ser imputada antes de cometer o intentar cometer un delito. La STS 48/2020 de 11 febrero, señala "... no puede considerarse como tentativa del delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes, por muy alta que sea la tasa de alcoholemia en el sujeto, ya que lo decisivo sobre esta forma imperfecta es la realización de actos de conducción, no que el sujeto se encuentre bajo los efectos de estas sustancias".

2. El conductor de un vehículo está obligado a mantener su propia libertad de movimientos⁴²¹, el campo necesario de visión⁴²² y la atención permanente⁴²³ a la

⁴²¹ Esa libertad de movimientos debe permitirle realizar sin demora todas las maniobras que le incumban. Si un conductor se lesiona y es escayolado o le colocan otro sistema de sujeción en la parte del cuerpo dañada, no debe conducir ya que dejaría de tener libertad de movimientos. El Reglamento General de Conductores prevé adaptaciones de los conductores, aunque están pensadas para procesos más largos, pero en teoría no estaría prohibido adaptar un turismo, por ejemplo, por 45 días. Debía haber quedado muy claro en la Ley que no se puede conducir con impedimentos psíquicos o físicos, salvo que esos impedimentos consten en el permiso de conducción con sus correspondientes restricciones. Así una persona que le hubiese surgido un problema de salud que le dificultase conducir no podría alegar que está esperando la próxima revisión de su permiso.

⁴²² Eso quiere decir que debe retirar el hielo de los cristales en las zonas muy frías y evitar que se empañe el vehículo por dentro.

La suciedad en los cristales y el parabrisas es una de las principales causas que pueden reducir la visibilidad del conductor, por eso los agentes de la autoridad pueden multar por circular con el parabrisas o el resto de los cristales con una capa de suciedad que dificulte una correcta visibilidad. Lo mismo ocurre por circular con los cristales empañados o con el parabrisas o el resto de los cristales con daños o roturas que dificulten una correcta visibilidad. Será el agente el que estime que existen dificultades para una visión correcta. También las escobillas limpia parabrisas deben estar en buen estado y también sería infracción carecer de limpia parabrisas o no utilizarlo cuando llueve.

Colocar pegatinas no reglamentarias también podría ser infracción a este artículo ya que podría afectar negativamente a la visión de la vía por parte del conductor.

El art. 76 TRLTSV considera falta grave: "o) Circular con un vehículo que incumpla las condiciones técnicas reglamentariamente establecidas ...", es decir, si carece de limpia parabrisas es infracción grave, pero si no lo usa cuando llueve sería infracción leve, al no estar tipificada como grave o muy grave.

No se considera obstáculo a una buena visibilidad la pegatina de la ITV o en el distintivo medioambiental de la DGT. La primera ha de ir en el ángulo superior derecho del parabrisas y la del distintivo ambiental de la DGT, en la esquina inferior derecha; en ambos casos por su cara interior. Lógicamente también está permitida la 'L' de conductor novel. En Alemania, el Reglamento de Circulación (StVO), en su art. 23.4 prohíbe conducir con la cara tapada o cubierta. La Voz de Galicia, el Faro de Vigo y otros numerosos medios se hicieron eco el 08 de enero de 2015 de la sanción a una conductora en O Carballiño (Ourense) por "mantener relaciones cariñosas con su acompañante" (así figuraba en el boletín de denuncia) lo cual, entendieron los guardias civiles denunciante (aunque actuando en vías que no eran de su competencia), afectaba a su campo de visión y a la atención a la conducción. Creemos que la redacción del boletín de denuncia no fue la adecuada ya que las relaciones cariñosas no son infracción administrativa. Debía indicar, si ese era el caso, que no prestaba la atención necesaria a la conducción. Ese tipo de redacción sólo favorece al infractor y provoca polémicas estériles en los medios de comunicación.

También no deja de sorprender esta misma noticia en el Faro de Vigo del 9 de enero de 2015, donde figura también textualmente: "Con la prudencia debida al conocer exclusivamente las explicaciones de la joven vecina, el regidor se declaraba ayer comprensivo". "Si es cierto lo que dice la conductora, y yo no tengo por qué dudarlo, parece que la sanción está un poco fuera de lugar", expresó Argimiro Marnotes, alcalde entonces de la localidad en declaraciones a este diario.

Como se puede observar la autoridad sancionadora que es el alcalde (por inhibición, por razón de competencia, del Jefe Provincial de Tráfico) da más valor inicialmente a las declaraciones de una infractora que a un agente de la autoridad... En cualquier caso, la autoridad sancionadora debiera tener en cuenta las especiales capacidades que concurren en un agente encargado de la vigilancia del tráfico. Y aunque éste no sea el caso debemos recordar que un vecino vota en el municipio donde tuvo lugar la infracción y tal vez el guardia civil no lo haga por tener el domicilio en otro municipio.

⁴²³ Se han producido denuncias por: "pintarse los labios", "comer un bocadillo", "hacerse un selfie", incluso por "lavarse los dientes" o completar "un cubo de Rubik" o "mirarse en el espejo retrovisor mientras se conduce" (infracciones observadas, a veces, desde un helicóptero de la DGT).

Incluso ha habido denuncias por practicar el sexo mientras se conduce. En caso de que las distracciones se demuestren como causantes del siniestro o que influyan en él, las compañías aseguradoras pueden evitar el pago de la indemnización o, al menos, de una parte.

La Agencia de noticias Europa Press informa a sus abonados que el día 13.12.2013 un conductor fue multado en la isla de Gran Canaria por la Guardia Civil por "conducir un vehículo **sin mantener la atención permanente** a la conducción. Mantiene conversación con el acompañante contiguo mirando en repetidas ocasiones". De ello se hace eco el periódico "El País" del día 15.12.2013, comentando que la Asociación Unificada de la Guardia Civil, AUGC mantiene que "seguro que la multa está bien puesta porque va mirando para otro lado, pero con parar al conductor y pedirle que preste atención a la carretera, vale".

El tribunal del distrito de Saarbrücken (Alemania), emitió el 13.04.2012 una sentencia en la que declara único responsable de un accidente con resultado de muerte a un conductor que se iba besando repetidamente con su novia sin prestar atención a la conducción y poniendo en peligro a otros vehículos y que acabó colisionando frontalmente con un vehículo que circulaba correctamente en el otro sentido. El Tribunal consideró que su actitud equivalía a conducir alcoholizado.

El 21 de mayo de 2014 la Agencia Efe informa a sus abonados que en el municipio de Poio (Pontevedra) fueron sancionados varios conductores por girar el cuello más de 45 grados para contemplar un radar móvil instalado por la policía local, una práctica que, a ojos de los agentes, suponía una distracción, al perder la visión de la vía. Los conductores se quejaban de no haber sido parados y de que no hubiese prueba fotográfica alguna.

Uno de los afectados manifestó que era dudoso que un policía pudiese llegar a medir los grados de giro de su cuello desde la carretera, pero que en absoluto le interesaba llegar al contencioso administrativo "porque solo los gastos de abogado y procurador van a exceder los 50 euros que tengo que abonar si pago con descuento. Obviamente prefiero pagarla y olvidarme del mal trago".

El "Diario de Pontevedra" en esa misma fecha informa que el alcalde de Poio manifestó, en relación con este asunto, que la sanción se ajustaba a la legalidad y no por eso dejaba de ser "una aberración y un esperpento". Según el diario, el regidor declaró que, a pesar de estar en desacuerdo con la norma, la comisión de gobierno no puede dejar sin efecto las multas si los conductores no presentan recursos avalados con argumentos sólidos, porque supondría desautorizar a los agentes que las impusieron de forma correcta.

Esto supone, por parte de la autoridad, avalar la capacidad de los agentes para calcular los grados de giro de la cabeza, lo cual supone un precedente peligroso ya que también se tendría que permitir que calculasen la velocidad a la que circula un vehículo sin necesidad de una prueba obtenida a través de una foto-radar. Eso no impide que en caso de una persecución policial los agentes puedan comprobar a través de su velocímetro la velocidad a la que circula el vehículo que huye ya que esa declaración tendría valor probatorio en un juicio por esos hechos.

El "Faro de Vigo" en su edición digital del 09.09.2014 informa que el concejal delegado de Tráfico del municipio de Poio ha comunicado que se van anular estas sanciones debido a que desde el Ayuntamiento consideran que los agentes actuaron con "exceso de celo en la realización de sus labores de vigilancia y control de tráfico".

El edil consideró que el peligro fue abstracto y que la presunción de veracidad de los agentes debería verse reforzada por medios de prueba o testigos, y en este sentido, el concejal responsable de seguridad ciudadana aseguró que no tiene justificación la no comunicación de las sanciones en el momento de ser impuestas, ya que el reglamento estipula que, salvo excepciones, los agentes deben notificar las multas en el acto, excepto en los casos en los que la detención suponga un peligro en la seguridad vial.

También, la edición digital de "La Voz de Galicia" del 26.09.2014 informa que desde el Ayuntamiento consideran que el motivo en el que se basan los agentes **está ajustado a derecho**, pero resulta **"excesivo"** para la ciudadanía en general y para los usuarios de turismos en particular.

El Ayuntamiento procederá ahora a devolver el dinero a aquellos conductores que ya han abonado la multa. Una situación similar a la comentada se observa cuando se produce un accidente por la tendencia de los conductores a mirar lo que sucede con el riesgo de una colisión por alcance.

El 02 de marzo de 2019 los medios se hicieron eco de la multa de 80 € impuesta el 21.02.2019 a un camionero por parte de la ATGC, en la provincia de Teruel, por ir comiendo un plátano mientras conducía, ya que no prestaba atención permanente a la conducción.

No sólo el TRLTSV se refiere a la atención durante la conducción, ya que el art. 18.1 RGCir señala: "el conductor de un vehículo está obligado a mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente en la conducción" y el art. 17.1 RGCir hace también referencia a que "Los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar sus vehículos o animales".

En España, la Guardia Civil y las demás policías con competencias en materia de tráfico están empezando a utilizar cortinas desplegadas para ocultar cuerpos en caso de accidentes con víctimas. Precisamente la ATGC ha popularizado como sinónimo de "mirón" el término "vieja del visillo" y el verbo "visilllear".

En Alemania, el art. 201a del Código Penal [Strafgesetzbuch (StGB)], prohíbe tomar imágenes sin permiso en una zona protegida de la vista ajena. Lo considera un delito y puede implicar la confiscación del aparato utilizado para tomar fotografías o filmar.

El 03.07.2016 la Voz de Galicia da cuenta de una denuncia de la ATGC a un conductor por conducir mirando un bolígrafo que llevaba delante. La lectura del artículo da a entender que el conductor iba a ser denunciado por utilizar un teléfono móvil sin manos libres, pero como demostró que lo llevaba en el maletero uno de los agentes inventó un pretexto para justificar la multa. El periódico concluye diciendo que el conductor no piensa recurrir alegando que "para qué, total es la palabra de ellos contra la mía".

Este mismo periódico en su edición de 10.06.2017 informa que la Policía Local de Pontevedra denunció a un conductor que, al tiempo que circulaba por el casco urbano de la ciudad del Lérez, le daba un yogur a su hija de 4 años. Se le impusieron dos sanciones, una por no emplear los sistemas de retención homologados para niños,

lo que conlleva 200€ de multa y la retirada de tres puntos del permiso, y otra por conducción negligente que se castiga con otra multa de 200€, aunque en ambos casos cuenta con reducción del 50% por pronto pago.

La agencia EFE informa el 24.08.2018 que la policía foral de Navarra denunció a una camionera por ir dando pecho a su bebé mientras conducía. En ese caso la denuncia no es sólo por no prestar atención a la conducción o por conducción temeraria, sino también por no ir el niño en un SRI y además en este caso llevaba las cortinillas echadas impidiéndole la visión lateral del entorno.

Quizás la noticia más llamativa fue la que dio a sus abonados la Agencia EFE el 24.10.2018, donde indica que la Guardia Civil, investigando en las redes sociales, identificó a una pareja que circulaba en un vehículo, un mes antes, manteniendo relaciones sexuales. Según EFE esta conducta podría conllevar hasta 500 euros de sanción y ser castigada con penas de prisión de entre 6 meses y 2 años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores (éstos desde el 01.01.2016 son vehículos de motor) por tiempo superior a 1 y hasta 6 años. Por otra parte, la DGT está recordando a los conductores que fumar también puede provocar distracciones en la conducción ya que además de limitar los movimientos del conductor puede también ser motivo de una distracción, sobre todo, a la hora de encender o apagar el cigarrillo, buscar el cenicero del coche y sobre todo si cae ceniza sobre el propio cuerpo.

El Reglamento para la circulación de vehículos de motor mecánico por las vías públicas de España, de 1918, en su art. 33.a) dentro del Capítulo V que se ocupa de la circulación de **vehículos de alquiler o destinados a servicio público**, señalaba: "Los conductores no podrán durante la marcha: **fumar**, abandonar la dirección del vehículo ni, en general hacer **cosa alguna que pueda distraerles** ...".

El art. 43 del vigente Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros, dispone: "Los conductores podrán llevar en el interior del vehículo un cartel que prohíba fumar a los usuarios, **siempre que se trate de servicios exclusivamente urbanos**. Del mismo modo deberán abstenerse de fumar los conductores si a tal efecto fueran requeridos por los usuarios".

Aunque este Reglamento parece que permite fumar al taxista, si el pasajero no se opone, la Ley 28/2005, de 26 de diciembre, de medidas sanitarias frente al tabaquismo y reguladora de la venta, el suministro, el consumo y la publicidad de los productos del tabaco, supuso la prohibición de fumar en Centros de trabajo públicos y privados. Posteriormente, la Ley 42/2010, de 30 de diciembre, extendió la anterior prohibición a "(s) cualquier otro lugar en el que, por mandato de esta Ley o de otra norma o por decisión de su titular, se prohíba fumar", siendo ésta una importante modificación, ya que permite al empresario, en su cualidad de titular del centro de trabajo, prohibir que se fume en el interior del recinto del centro de trabajo, incluidos los espacios que se hallen al aire libre. En la acera un taxista podría fumar, ya que no es su centro de trabajo.

En Italia también se habla mucho de una posible prohibición de fumar en todos los vehículos. Según un estudio de la Sociedad Italiana de Tabacología es mucho más peligroso encender un cigarrillo que contestar una llamada del móvil. En la República de San Marino, en sus 104 km de carreteras, está prohibido fumar al volante.

Finalmente, dentro de este artículo tenemos que englobar la "fatiga" y el "cansancio" como factores que impiden una atención permanente a la conducción.

En Australia invitan a los conductores a contestar unas preguntas tipo test, situadas en carteles, sobre conocimientos generales para que comprueben si se encuentran fatigados. Si no son capaces de contestar deben detenerse y descansar.

En España el TRLTSV al establecer que el conductor debe prestar "atención permanente" a la conducción le otorga un gran margen de discrecionalidad a los agentes. Por ello podrían denunciar a una persona por beber o comer en el vehículo. En Alemania no está prohibido beber ni comer e incluso el conductor puede beber una cerveza siempre que no se supere el 0,5 por mil de contenido de alcohol en sangre.

conducción⁴²⁴, que garanticen⁴²⁵ su propia seguridad, la del resto de ocupantes⁴²⁶ del vehículo y la de los demás usuarios de la vía⁴²⁷. A estos efectos, deberá cuidar especialmente de mantener la posición adecuada⁴²⁸ y que la mantengan el resto de los

⁴²⁴ Cuando un conductor trate de "burlarse" de los agentes de tráfico como por ejemplo utilizar un móvil de juguete para luego decirle a la policía que está lleno de golosinas y por ello no puede ser multado, se podría sancionar por este artículo ya que está claro que no está prestando una atención permanente a la conducción. Al no estar considerada como grave o muy grave en 76 y 77, sería infracción leve. La obligación de la atención permanente está también contemplada en el artículo 18.1 del RGCir.

Si un conductor se queda sin combustible puede ser sancionado por no haber prestado atención permanente a la conducción.

La laxitud de la redacción del art. 18.1 RGCir y la amplia variedad de situaciones que pueden incluirse en este artículo hacen que se convierta en un cajón de sastre donde todo es válido hasta que se redacten normas más concretas sobre las infracciones que en él figuran.

⁴²⁵ Es un término excesivo decir "garanticen", ya que con esa conducta no se producirían accidentes, por ello quedaría mejor si dijese: "procurando garantizar".

⁴²⁶ Aquí reconoce la Ley que el conductor tiene también la condición de ocupante.

⁴²⁷ Un hito importante en el despliegue de la tecnología de vehículos de conducción automatizada se alcanzó el 23 de marzo de 2016 con la entrada en vigor de las enmiendas a la Convención de Viena sobre circulación vial. Desde esa fecha, la tecnología de conducción automática que permite transferir tareas de conducción al vehículo, está explícitamente autorizada en el tráfico siempre que esas tecnologías estén en conformidad con los reglamentos de las Naciones Unidas sobre vehículos o puedan ser anuladas o apagadas por el conductor.

España al no haber ratificado la Convención de Viena tuvo que desarrollar su propia normativa y la Instrucción 15/V-113, de 13 de noviembre de 2015, de la DGT, estableció el marco sobre autorización de pruebas o ensayos de investigación realizados con vehículos de conducción automatizada en vías abiertas al tráfico en general. Podrán solicitar la autorización para la realización de pruebas y ensayos los fabricantes de vehículos autónomos, sus carroceros y los laboratorios oficiales, así como los fabricantes o instaladores de la tecnología que permita al vehículo plena autonomía, las universidades y consorcios que participen en proyectos de investigación. La instrucción recoge de forma pormenorizada todos los requisitos necesarios para obtener la autorización, tanto del solicitante de la misma, como del conductor, como del vehículo, así como del propietario del vehículo. El ámbito de la autorización es nacional y establecerá los tramos de vías urbana e interurbana por las que el vehículo está autorizado a realizar las pruebas. Las autorizaciones concedidas tendrán un plazo máximo de 2 años, pudiéndose prorrogar sucesivamente por idénticos periodos de tiempo.

⁴²⁸ La frase "posición adecuada" produce mucha inseguridad. Figura en artículo 18.1) del RGCir y sería infracción, por ejemplo, sujetar el volante con la mano derecha y sacar la otra mano o el brazo por la ventanilla.

pasajeros⁴²⁹, y la adecuada colocación de los objetos⁴³⁰ o animales⁴³¹ transportados⁴³² para que no haya interferencias⁴³³ entre el conductor y cualquiera de ellos⁴³⁴.

⁴²⁹ Aquí indica que el conductor tiene la condición de pasajero. El DEL indica que pasajero es aquel que viaja en un vehículo sin pertenecer a la tripulación, con lo cual el conductor, que viene a ser el tripulante, no tendría esa condición.

Se traslada la responsabilidad al conductor. Así si una persona viaja en el maletero de un turismo o una persona va tumbada en la cama de una autocaravana el responsable no sería el autor del hecho sino el conductor que lo permite estando obligado a impedirlo.

También podría ser denunciado por permitir que el acompañante lleve los pies apoyados en el salpicadero ya que en caso de colisión podría sufrir graves fracturas con riesgo de muerte, tal como informa el diario digital "Crónica Balear.es" el 14.07.2017. En esa misma información el jefe médico del SAMU 061 en Baleares informa que se han producido amputaciones provocadas por asomar el codo por las ventanillas y ese comportamiento también podría ser objeto de denuncia.

También debería impedir que una madre amamantase a su bebé mientras estuviese en movimiento el vehículo. En este caso ni siquiera podría parar en el arcén, ya que éste está destinado a situaciones de emergencia, por lo que en ese caso debiera salir de la vía y buscar un lugar adecuado.

Esta obligación del conductor está contemplada en el art. 1903 del Código Civil y se conoce como culpa "in vigilando".

Al no estar tipificada como infracción grave o muy grave, no mantener la posición adecuada sería infracción leve.

El art. 10 RGCir, dedicado al emplazamiento y acondicionamiento de las personas, indica:

"1. Está prohibido transportar personas en emplazamiento distinto al destinado y acondicionado para ellas en los vehículos.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, en los vehículos de transporte de mercancías o cosas podrán viajar personas en el lugar reservado a la carga, en las condiciones que se establecen en las disposiciones que regulan la materia"

Y este caso se da en furgonetas que normalmente transportan carga en la parte trasera, pero que, si cuentan con asientos plegables provistos de cinturones de seguridad, pueden ser utilizados por pasajeros.

Falta claridad en el tema de las ambulancias, ya que el conductor no puede ver, salvo a través de una videocámara, el comportamiento de quienes van en la parte de atrás. En ese caso tampoco se puede decir que transporte a un "pasajero" y por ello para conducir una ambulancia de más de 3.500 kg se necesita un permiso C1 o C. Recordemos que el RGCond al referirse a estos dos últimos permisos no menciona que sean para transportar mercancías.

El art. 23 del Reglamento General de Circulación alemán (StVO) indica: "Quien conduce un vehículo, es responsable de que su visión y audición no se vean afectadas por la ocupación, los animales, la carga, el equipamiento o el estado del vehículo".

⁴³⁰ No se presta la atención suficiente a los objetos que van dentro de un automóvil, pero hay peligros insospechados que debieran hacer pensar a los adultos, especialmente a los que llevan niños en sus vehículos. Los medios de comunicación se hicieron eco el 24.09.2019 de un desgraciado accidente ocurrido en Pontevedra donde un turismo impactó en la parte posterior de un autobús y a causa del impacto la tableta que iba mirando una niña de 3 años, que viajaba en el turismo y que estaba correctamente sentada y abrochada, la golpeó en la cabeza falleciendo a consecuencia de ello. Recordemos que no está prohibido que los pasajeros utilicen tabletas ni móviles, pero ante cualquier impacto, los objetos que van sueltos o que se pueden desprender en el habitáculo se pueden convertir en armas peligrosas, ya que se multiplica su peso y pueden golpear al conductor o los pasajeros e incluso causarles la muerte, como en este caso.

La inadecuada colocación y sujeción de objetos y animales puede ser causa de inmovilización, de acuerdo con el art. 104 TRLTSV: b) El vehículo presente deficiencias (falta de elementos de sujeción o de separación) que constituyan un riesgo especialmente grave para la seguridad vial.

De todas formas, el TRLTSV no le presta casi ninguna atención a la carga y el RGCir apenas especifica en su art. 14 como debe ir sujeta. Tenemos que tener en cuenta que una colocación inadecuada de la carga puede comprometer la estabilidad del vehículo.

Es en el Anexo VI RGV donde encontramos información más detallada sobre los dispositivos de separación entre pasajeros y carga, así como la sujeción de esta última.

⁴³¹ En la Guía codificada de infracciones en materia de tráfico y seguridad vial, de la DGT se sanciona al conductor con una multa de 80 € (40 €, por pronto pago) no estar en todo momento en condiciones de controlar sus animales. En Alemania a la multa se le añade un punto a su saldo (en Alemania se añaden puntos, no se descuentan). Un estudio que se publicó en la revista alemana "Freizeit Revue" en febrero de 2018, muestra que la forma más segura de transportar un perro es en una jaula o compartimento de metal. Si no se utilizan jaulas o transportines,

lo ideal es utilizar arneses (que sujetan pecho y lomo, protegiendo mucho más al animal en caso de colisión o salida de vía).

En Alemania (art. 28 del Reglamento General de Circulación - StVO) está permitido expresamente que un ciclista pueda llevar un perro sujeto con una correa, trotando a su costado. En España no está prohibido expresamente y sólo se podría denunciar si interfiriese (negativamente) en la conducción.

También en España se puede transportar un animal en un carrito remolcado por una bicicleta siempre que vaya sujeto y no interfiera en la conducción. En las mismas condiciones de podría transportar un animal en una cesta sujeta al manillar de la bicicleta. Antes de iniciar el viaje en bicicleta, el ciclista debe ser consciente del peso extra que supone llevar la mascota sobre el manillar o en la parte trasera. Por ello debe practicarse la conducción antes de salir a una vía pública ya que puede perderse el equilibrio y caerse la bicicleta. Si el perro es muy inquieto debe utilizarse una cesta cerrada.

⁴³² Convendría haber añadido "de compañía" para indicar que se refiere a mascotas. El animal nunca debe ir suelto en el vehículo ni sobre los brazos de ninguna persona ya que esto podría ser la causa de un accidente. Se deben transportar utilizando dispositivos homologados. Estos dispositivos pueden ser: arneses (que sujetan por el pecho y lomo) que se insertan en la clavija hembra del sistema de sujeción de los cinturones de seguridad, o mejor aún arneses de doble anclaje; rejillas divisorias, transportines o porta animales colgantes sujetos a la parte posterior del vehículo. Hay que evitar siempre que el animal interfiera en la conducción, que distraiga al conductor, que pueda caer del vehículo o que pueda provocar daños por colisión, dentro del habitáculo, con otros pasajeros, en caso de accidente. No existe un número máximo de animales de compañía que se pueden transportar en el mismo vehículo.

Se pueden ver perros viajando en uno de los maletines o en una bolsa delante del conductor de una moto o incluso delante del cuerpo en una mochila como si fuera un bebé y no parece que ese comportamiento pueda ser sancionado si no interfiere en la conducción.

El animal (normalmente un perro) no computa plaza ya que dependiendo del tamaño puede ir incluso, si está sujeto, en el regazo de uno de los pasajeros. Y pueden viajar cinco personas en un turismo de 5 plazas ya que la correa no tiene que introducirse obligatoriamente en el enganche de uno de los cinturones y se ven mascotas cuya correa va rodeando uno de los reposacabezas traseros. Pero cada animal es un mundo y el agente debe, en la medida de lo posible, aportar algún documento gráfico que muestre la posible interferencia con el conductor. También hay que tener en cuenta que un perro puede excitarse ante la presencia de otros animales y al hacerlo puede distraer al conductor, y si se produjese una salida de vía o una colisión de un vehículo que transportase una mascota, convendría tener en cuenta la posible presencia de otros animales en la vía o en sus proximidades ya que podrían haber coadyuvado a la producción del accidente. Podría darse incluso el caso de concurrencia de culpas si un perro suelto que circulase por la calzada o la acera hubiera alterado la conducta del animal que viaja en el vehículo (art. 1 del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor y art. 1902 del Código Civil). El periódico "La Nueva España" de Oviedo informa en su edición del 04.03.2018 de que un magistrado ovetense quitó una multa a un conductor ya que el animal que viajaba a los pies del copiloto llevaba correa y no hubo riesgo de accidente. En gran medida la responsabilidad de esta resolución judicial es del legislador al utilizar conceptos jurídicos indeterminados como es en este caso "la adecuada colocación de los animales transportados". Bastaba con que dijese que no se pueden transportar animales en los asientos delanteros para que la denuncia se transformase en sanción sin ningún género de dudas.

El TRLTSV no diferencia entre los animales domésticos los que son potencialmente peligrosos. Estos últimos están descritos en el Real Decreto 287/2002, de 22 de marzo, (BOE núm. 74, de 27 de marzo) por el que se desarrolla la Ley 50/1999, de 23 de diciembre, (BOE núm. 307, de 24 de diciembre) sobre el régimen jurídico de la tenencia de animales potencialmente peligrosos. Debemos tener en cuenta que esos perros tienen que estar cubiertos por un seguro de responsabilidad civil, tener un "microchip" y su propietario contar con una licencia personal e intransferible que contiene la necesidad de que la persona que lo cuida o pasea debe haber superado un examen psicotécnico. El RD mencionado dice en su art. 8, que deben ir controlados en lugares públicos con correa o cadena y bozal, pero esto último no es obligatorio en lugares privados como puede ser dentro de un vehículo.

En el transporte de "animales domésticos" rige en toda España la Ley 8/2003, de sanidad animal y las distintas normativas que regulan el transporte de animales y sus requisitos, tanto de los medios de transporte empleados como de los documentos que deben de poseer el transportista.

Véase el Reglamento (CE) 1/2005, de 22 de diciembre, relativo a la protección de los animales durante el transporte (DOUE núm. 3, de 5 de enero de 2005) y el Real Decreto 990/2022, de 29 de noviembre, sobre normas de sanidad y protección animal durante el transporte.

Este último Real Decreto, en su artículo 2.2.a) señala que **su contenido no será de aplicación a los transportistas, medios de transporte y contenedores de animales de compañía, siempre que el transporte**

no se efectúe en relación con una actividad económica, sin perjuicio de las disposiciones relativas a los Puntos de Entrada de viajeros que se establecen en el artículo 20 en los que se realizarán los controles previstos el artículo 34 del Reglamento (UE) n.º 576/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de junio de 2013.

A partir del 29.12.2014 entraron en vigor nuevas normas con respecto a los viajes con mascotas en la UE, así como un nuevo pasaporte. La organización que reúne a los veterinarios europeos, **FVE (Federation of Veterinarians of Europe)**, ha publicado un texto en colaboración con la Comisión Europea en el que se explica de forma sencilla las novedades a tener en cuenta. El nuevo pasaporte contendrá más información, incluyendo los datos del veterinario que lo haya expedido, y también se indicarán las fechas en las que las vacunas serán válidas, para que los dueños de las mascotas puedan ver con mayor facilidad cuándo el documento les permitirá viajar. Las autoridades de cada país de la UE distribuyen los pasaportes a los veterinarios que han sido autorizados para emitirlos. Los animales que necesitan un pasaporte son perros, gatos y hurones. Los demás animales quedan sujetos a la legislación nacional.

Finalmente debemos tener en cuenta que se puede aplicar la legislación de protección del bienestar de los animales. El art. 16 de la Ley 8/2003, de 24 de abril, de sanidad animal, obliga a “mantener los animales en buen estado sanitario” y llevar un animal de compañía en el maletero durante muchas horas, a pleno sol, sin comer ni beber infringe además las leyes de protección animal de las comunidades autónomas.

En el caso de los taxis, el taxista debe permitir al viajero introducir en el vehículo a un perro de asistencia, siempre que vaya tendido a los pies del usuario en el asiento de atrás del coche, y no puede cobrar una tarifa extra al usuario. En el caso de las mascotas, un taxista puede negarse a trasladar a una mascota que no vaya en un trasportín, si piensa que puede dañar el vehículo.

⁴³³ El art. 15 del Reglamento General de Circulación indica que en los vehículos no destinados exclusivamente al transporte de mercancías la carga podrá sobresalir por la parte posterior hasta un 10 por ciento de su longitud, y si fuera indivisible, un 15 por ciento. Y después de leer este artículo tendemos a pensar que podemos llevar un objeto que sobresalga del maletero, siempre que vaya sujeto y señalizado con la señal V-20, es decir, con el panel para cargas que sobresalen. Pero no es así, ya que el Artículo 114 de ese mismo reglamento, que se ocupa de las puertas, indica: “1. Se prohíbe llevar abiertas las puertas del vehículo ...”. Y la del maletero no deja de ser una puerta.

Por ello, la información del art. 114 debería figurar dentro del art. 15, para evitar lo que parece una contradicción.

⁴³⁴ Estas conductas al no estar tipificadas como graves o muy graves se consideran infracciones leves, salvo que el agente las encuadre en “conducción negligente”.

3. Queda prohibido conducir⁴³⁵ utilizando cualquier tipo de casco de audio⁴³⁶ o auricular⁴³⁷ conectado a aparatos receptores o reproductores de sonido u otros

⁴³⁵ De acuerdo con la definición de "conductor", los ciclistas, los conductores de patinetes, los jinetes, los que conducen a pie animales y los profesores de formación vial que vayan a cargo del doble mando del vehículo serían sancionados si llevasen los auriculares conectados o fuesen hablando por el móvil. No sería el caso si el animal acompañado a pie fuese de compañía ya que en ese caso la persona sería considerada peatón. En el caso de un menor ciclista, este sería denunciado porque es el responsable, pero si no pagase la multa, la responsabilidad pecuniaria subsidiaria recaería en quien tuviese su custodia legal.

También sería denunciado un motorista que llevase un casco equipado con un intercomunicador que funcionase con auriculares, pero sería más dudoso que pudiese ser sancionado si llevase intercomunicadores que no tienen auriculares dentro del oído sino unos altavoces enfrente del mismo.

Este punto está reproducido en el art 18 RGCir y en ambos casos la redacción es defectuosa, ya que solo se podría denunciar el uso del casco o del auricular si fuese conectado a un aparato receptor o reproductor de sonido, con lo cual se podría llevar puesto si no estuviese conectado. Sin embargo, su conductor podría ser denunciado por el último inciso, es decir, por ser "un dispositivo que disminuye la atención permanente a la conducción", al dificultarle, por ejemplo, escuchar adecuadamente a un vehículo prioritario en servicio de urgencia.

La revista digital "Mototres" en su edición de 15.01.2011 se hace eco de una sentencia del Juzgado Contencioso-Administrativo núm. 2 de Zaragoza, que dejó sin efecto una sanción impuesta por el Ayuntamiento de Zaragoza a un conductor de motocicleta que llevaba un intercomunicador con bluetooth en el casco.

La sentencia después de aclarar en qué normativa se encuentra la prohibición de usar auriculares, destaca que en estos casos nos encontramos más bien ante un altavoz que ante un auricular ya que al no tapar el oído, no impide o dificulta enormemente la recepción de otros ruidos y el texto finaliza diciendo: "En resumen, posiblemente nos encontramos ante un supuesto que la normativa habría querido prohibir, pero que no encaja exactamente en la prohibición, o al menos suscita grandes dudas, por ello y en espera de una posible clarificación normativa, se debe aplicar el principio "in dubio pro reo", por lo que procede estimar el recurso y anular la sanción".

En sentencias posteriores sobre este particular "se establece que lo que se penaliza no es oír música, la radio o conversar por teléfono durante la conducción, sino hacerlo en condiciones que aíslen acústicamente al conductor del entorno", algo que "no sucede con un único altavoz situado en un lado del casco, ya que ese uso es aparentemente compatible con la percepción por parte del conductor de los sonidos de la vía". Por tanto, los jueces han sentenciado que, "existe una falta de tipicidad en la norma y la duda que genera tiene que resolverse a favor del administrado".

En estos casos "la única prueba de cargo es la denuncia de los agentes, en la que estos expresan su propia constatación de un hecho, que no está auxiliada de ningún medio o soporte técnico complementario", como ocurre con infracciones como el exceso de velocidad o pasar semáforos en rojo, donde sí se cuenta con pruebas como registros de radares o fotografías. Se trata, por tanto "de la versión del denunciante frente a la del denunciado, que niega los hechos". Aunque las denuncias de los agentes de tráfico cuentan con presunción de veracidad, ante este tipo de sanciones, el conductor se encuentra indefenso al no poder aportar nada para defenderse. Lo único que puede hacer es solicitar pruebas, como por ejemplo la prueba testifical del agente denunciante "para poder formularle directamente las preguntas que se estimaran pertinentes en relación con los hechos", algo que cuando no se produce el juez puede considerar clave para anular la sanción.

Un ciclista no sería sancionado por llevar auriculares puestos si llevase la bicicleta de la mano, por ejemplo, cuando cruzase un paso de peatones ya que sería, en ese caso concreto, considerado un peatón.

La Voz de Galicia en su edición del 29.04.2015 indica que fue sancionado el gaitero del grupo musical "Celtas Cortos", por hablar por el móvil mientras paseaba en bicicleta. En la multa tramitada por la Jefatura Provincial de Tráfico de Pontevedra se hace constar que la misma es consecuencia de "conducir utilizando manualmente el teléfono móvil o cualquier otro dispositivo incompatible con la obligatoria atención permanente a la conducción".

⁴³⁶ Da a entender que se pueden llevar cascos de audio o auriculares si no se conectan a una fuente de sonido, sin embargo, el uso de cualquiera de estos dispositivos implica una merma deliberada de la capacidad auditiva del conductor, lo que constituirá una infracción a los artículos 3 y 18 del Reglamento General de Circulación por conducir de modo negligente, no mantener la atención permanente a la conducción, o por efectuarla sin la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño. Además, se estaría produciendo una alteración de las capacidades psicofísicas del conductor, variando las condiciones en base a las cuales se expidió el permiso. No obstante, se pueden ver, en las ciudades, vehículos dedicados a la limpieza urbana, tales como barredoras, cuyos conductores llevan dispositivos de protección auditiva (orejeras), ya que el ruido que producen les puede dañar los oídos y debieran estar exceptuados reglamentariamente estos casos. En estos casos entra en contradicción la normativa de tráfico y la de seguridad laboral. El tema se complica cuando esos conductores, en vez de llevar orejeras, llevan auriculares escuchando música y en ese caso si que podrían ser denunciados por la normativa de tráfico.

dispositivos que disminuyan la atención permanente a la conducción⁴³⁸, excepto durante la realización de las pruebas de aptitud en circuito abierto para la obtención de permiso de conducción⁴³⁹ en los términos que reglamentariamente se determine⁴⁴⁰.

*El Anexo I del Real Decreto 1215/1997, de 18 de julio, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo, establece que “si fuera necesario, el operador del equipo deberá poder cerciorarse desde el puesto de mando principal de la ausencia de personas en las zonas peligrosas. **Si esto no fuera posible, la puesta en marcha deberá ir siempre precedida automáticamente de un sistema de alerta, tal como una señal de advertencia acústica o visual**”. También señala que “**los equipos de trabajo que por su movilidad o por la de las cargas que desplacen puedan suponer un riesgo, en las condiciones de uso previstas, para la seguridad de los trabajadores situados en sus proximidades, deberán ir provistos de una señalización acústica de advertencia**”. A veces no son solo trabajadores los que están en peligro cerca del vehículo en movimiento sino personas que circulan en sus proximidades.*

Hoy en día sorprende que muchos tractores, autobuses, camiones y equipos de trabajo no dispongan de una cámara en el tablero que permita al conductor comprobar que sucede alrededor de su vehículo.

⁴³⁷ *Una sentencia judicial de fecha 22.08.2011 del Juzgado Contencioso-Administrativo núm. 3 de Madrid, anuló “por no ser ajustada a derecho” una sanción de tráfico a un conductor que iba oyendo música con un solo auricular colocado en uno de sus oídos. El juez entendió que llevar dos auriculares o cascos suponía distracción, mientras que en el caso de uno solo era cuando menos discutible, estando además poco clara la redacción al hablar de “auriculares” y falló a favor del sancionado. Por ello, el TRLTSV ha sustituido auriculares por auricular.*

⁴³⁸ *Aquí surge la duda de si se puede entender por conducción el estar parado en un semáforo o detenido por circunstancias de la circulación. Muchos conductores quisieran entender que en ese momento no conducen y que por ejemplo pueden hablar por el móvil, pero debemos tener en cuenta que se encuentran dentro de la corriente circulatoria y que tienen que prestar atención a posibles indicaciones de los agentes de tráfico, al paso de un vehículo prioritario, etc. Tampoco podrían salir del vehículo para hablar y decir que no estaban conduciendo ya que podrían ser denunciados por entorpecer la circulación.*

Lo que no está prohibido es hablar por el móvil cuando el motor está apagado y el vehículo está estacionado.

En Alemania algunos conductores alegaron en los tribunales que estaban dictando instrucciones a su secretaria y para ello utilizaban la grabadora del móvil, pero esa excusa ya no funciona. En ese país no se puede hablar por el móvil si el vehículo está estacionado con el motor encendido (art. 23.1ª del Reglamento General de Circulación - StVO).

En Francia se considera que estar detenido ante un semáforo es “estar en circulación” y el uso del móvil es sancionable. En ese país para no ser denunciado tiene que estar el vehículo correctamente estacionado.

⁴³⁹ *El legislador no considera adecuado que figure la palabra “carné” (o “carnet”) en la legislación de tráfico como sinónimo de permiso de conducción aunque sea un término aceptado en el DLE.*

⁴⁴⁰ *Se regulan en el Capítulo III del Título II del Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo. El Anexo V detalla las pruebas a realizar, el Anexo VI regula la organización, el desarrollo y los criterios de calificación y el Anexo VII establece los requisitos de los vehículos a utilizar en las pruebas de control de aptitudes y comportamientos.*

Se prohíbe la utilización durante la conducción⁴⁴¹ de dispositivos de telefonía móvil⁴⁴², navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación⁴⁴³, excepto cuando el desarrollo de la comunicación tenga lugar sin emplear las manos⁴⁴⁴ ni usar cascos, auriculares⁴⁴⁵ o instrumentos similares⁴⁴⁶.

⁴⁴¹ Sería interesante también que la ley aclarase que la conducción también se produce cuando un vehículo está detenido a causa del tráfico.

⁴⁴² Una sentencia del Juzgado de lo Contencioso núm. 2 de Logroño, en sentencia de 4 de julio de 2012, anuló una denuncia con el siguiente argumento: “En modo alguno se desprende de la denuncia que el agente observara cómo efectivamente el recurrente utilizaba el móvil. El precepto cuya infracción se denuncia tipifica la conducta infractora como “conducir utilizando ...”. “Y el verbo “utilizar” significa aprovecharse de algo, lo que implica necesariamente, si nos estamos refiriendo a la utilización de dispositivos móviles, que éstos se usen, se aprovechen, es decir que efectivamente se utilicen para la función que les es propia: comunicarse. Por ello, llevar el teléfono móvil en la mano no es una conducta típica pues no implica utilización ni mucho menos desatención a la conducción”.

Ahora el art. 76.g) TRLTSV considera infracción grave utilizar dispositivos de telefonía móvil aunque no sea para hablar a través de ellos. El artículo 18.2 del RGCir se limita a prohibir la utilización durante la conducción de teléfonos móviles.

Con lo cual vemos que es motivo de denuncia pagar, por ejemplo, el peaje de una autopista utilizando para ello el teléfono móvil. Se trata de una infracción grave (art. 76.g TRLTSV) castigada con 200 € de multa.

La publicación www.autobild.es informa el 01.08.2019 que la Guardia Civil multó a un conductor por fotografiar un accidente, ya que, aunque no hay ninguna norma de tráfico que sancione tomar fotos a un accidente, sí que está prohibido usar el teléfono móvil al volante.

La DGT indica que los motoristas no podrán llevar el móvil ajustado entre el casco y la cabeza (revista DGT de 11.03.2022).

⁴⁴³ El art. 18 del RGCir dispone: “Se considera incompatible con la obligatoria atención permanente a la conducción el uso por el conductor con el vehículo en movimiento de dispositivos tales como pantallas con acceso a internet, monitores de televisión y reproductores de vídeo o DVD. Se exceptúan, a estos efectos, el uso de monitores que estén a la vista del conductor y cuya utilización sea necesaria para la visión de acceso o bajada de peatones o para la visión en vehículos con cámara de maniobras traseras, así como el dispositivo GPS”. Tendría que haber incluido como no sancionable a los “mecanismos de aviso” contenidos en el apartado 7) de este artículo de la Ley.

⁴⁴⁴ Con esta redacción no se puede pulsar ningún botón o mover alguna ruedecilla para recibir una llamada, llamar e incluso ni siquiera para cortar la comunicación. Los mandos en el volante conectados por bluetooth con el móvil, permiten activar la conversación, y desconectarse al final de la misma.

Sin embargo, no está prohibido buscar manualmente una emisora de radio o utilizar un encendedor, incluido el del vehículo, para encender un cigarrillo, lo que no deja muy bien parado al legislador.

⁴⁴⁵ El TRLTSV considera en el art. 76.g) infracción grave: “Utilizar, sujetándolo con la mano, o manteniéndolo ajustado entre el casco y la cabeza del usuario, dispositivos de telefonía móvil mientras se conduce, conducir utilizando manualmente dispositivos de telefonía móvil en condiciones distintas a las anteriores ...”.

El Código de la Circulación francés incluye entre las excepciones los aparatos electrónicos correctores de la sordera (art. R412-6-1).

⁴⁴⁶ Se insiste mucho en el tema de los auriculares y no está tipificada claramente como infracción circular con los altavoces del vehículo a todo volumen, incluso con las ventanillas bajadas, cuando eso puede despistar al conductor o incluso impedirle escuchar a un vehículo prioritario en servicio de urgencia. Al igual que cuando se usan los cascos, implica una merma deliberada de la capacidad auditiva del conductor, lo que constituirá una infracción a los artículos 3 y 18 del Reglamento General de Circulación por conducir de modo negligente, no mantener la atención permanente a la conducción, o por efectuarla sin la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño.

Este apartado de la Ley deja menos margen que el correspondiente del Reglamento General de Circulación. Éste en su art. 18.2 establece: “Queda prohibido conducir y utilizar cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, ...”, con lo que parece permitir que se puedan llevar si no están conectados. Incluso existen cascos que llevan una tarjeta con la música que se va escuchando y por ello no hay que conectarlos a ningún aparato.

La Ley Suiza de Circulación Vial prohíbe expresamente llevar, sin permiso, un altavoz montado sobre el vehículo. En España suelen usarse en las campañas electorales y en manifestaciones.

La norma parece prohibir un sistema manos libres en las motocicletas al estar asociado al casco. Sin embargo, hay sentencias de diversos juzgados que consideran que los dispositivos que se compran y se acoplan al casco de seguridad de la moto no son auriculares, sino altavoces y por tanto se podrían utilizar.

No se considerará dentro de la prohibición la utilización de dispositivos inalámbricos⁴⁴⁷ certificados u homologados para la utilización en el casco de protección de los **conductores de motocicletas y ciclomotores, con fines de comunicación o navegación**, siempre que no afecten a la seguridad en la conducción⁴⁴⁸.

Una sentencia del Juzgado Contencioso Administrativo de Zaragoza, del 22 de junio del 2010 señaló:

“... se trata de unos pequeños auriculares que se colocan en el casco, no en los oídos, pero frente a estos. Ello parece que nos llevaría a concluir que estamos ante unos auriculares, y que por lo tanto se infringe la prohibición, pero el caso es que la diferencia entre un altavoz y un auricular viene a ser no la forma o el tamaño, sino la forma de utilización, de modo que el auricular está en contacto con la parte interior de la oreja, tapando el oído, lo que supone impedir o dificultar enormemente la recepción de otros ruidos, tapados por el auricular y normalmente superados por el sonido que sale del mismo, además de producir o favorecer un cierto ensimismamiento del conductor.

Por ello en esta configuración, al no ir pegados al oído, nos encontramos más bien ante un altavoz, que no se pega al oído y que, en principio, puede tener un efecto limitador de la percepción de ruidos externos, que se suma al de que por sí produce el casco, pero el mismo en realidad es similar al de un altavoz dentro de un coche (en vehículos bien insonorizados y con un aparato de música potente prácticamente no se oye el exterior si se lleva a cierto volumen aquel), el cual no está prohibido.

En resumen, posiblemente nos encontramos ante un supuesto que la normativa habría querido prohibir, pero que no encaja exactamente en la prohibición, o al menos suscita grandes dudas, y por ello, en espera de una posible clarificación normativa, se debe aplicar el principio del “in dubio pro reo”, por lo que procede a estimar el recurso y dejar sin efecto la sanción”.

Algunos fabricantes de cascos para moto ya cuentan con modelos específicos homologados con intercomunicadores incorporados. Se trata de un casco para la moto con bluetooth integrado y que permite conectar unos auriculares sin que estos tengan un cable conectado a un receptor. Son cascos que incorporan altavoces y un sistema de conexión por bluetooth o wifi al móvil del usuario.

El término “instrumentos similares” produce inseguridad jurídica y los agentes se ven obligados a hacer sus propias interpretaciones.

⁴⁴⁷ *Es una demanda que viene de lejos entre los motoristas, especialmente entre los que se dedican al reparto de comida a domicilio y tienen que estar en contacto permanente con una base central.*

⁴⁴⁸ *Era una reiterada reivindicación del sector de la moto, y ahora las nuevas tecnologías lo hacen posible de forma segura.*

Quedan exentos de dicha prohibición⁴⁴⁹ los agentes de la autoridad⁴⁵⁰ en el ejercicio de las funciones⁴⁵¹ que tengan encomendadas, así como los vehículos de las Fuerzas Armadas cuando circulen en convoy⁴⁵².

⁴⁴⁹ Sería interesante que añadiese “y otras excepciones reglamentarias” y que el RGCir incluyese entre estas excepciones la utilización por parte de los conductores de autobuses de las pantallas visuales para controlar la bajada de viajeros y las pantallas que se utilizan al utilizar la marcha atrás en numerosos vehículos.

⁴⁵⁰ El RGCir en el artículo 18.2 sólo contempla la excepción de los agentes de la autoridad, sin limitar esa excepción a los agentes encargados de la vigilancia del tráfico.

No está definido claramente lo que es autoridad y agente de la autoridad en nuestro ordenamiento jurídico. En éste figura el concepto autoridad de forma genérica y limitada al ámbito penal en el art. 24.1) CP: “A los efectos penales se reputará autoridad al que por sí solo o como miembro de alguna corporación, tribunal u órgano colegiado tenga mando o ejerza jurisdicción propia. En todo caso, tendrán la consideración de autoridad los miembros del Congreso de los Diputados, del Senado, de las Asambleas Legislativas de las Comunidades Autónomas y del Parlamento Europeo. Tendrán también la consideración de autoridad los funcionarios del Ministerio Fiscal y los Fiscales de la Fiscalía Europea”

Para saber lo que es un agente de la autoridad hay que acudir a la Ley Orgánica 2/1986, de 13 marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, donde se detallan sus funciones. Así, su art. 7.1) señala: “En el ejercicio de sus funciones, los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad tendrán a todos los efectos legales el carácter de Agentes de la Autoridad”. El art. 2 señala que estas fuerzas pueden ser estatales, autonómicas y locales. Sus funciones se establecen en los art. 11, 12, 38 y 53.

También la jurisprudencia del Tribunal Supremo ha ido perfilando su carácter. Así la sentencia de 27.05.1978, califica como Agente de la Autoridad a quienes por razón de cargo están obligados a auxiliar a la autoridad en el ejercicio de sus funciones y ejecutar y llevar a cabo sus providencias, acuerdos, órdenes y mandatos.

En otros lugares, hay más excepciones. Así, en Nueva York, por ejemplo, también se contempla la excepción para los bomberos y los conductores de vehículos de emergencia, así como para cualquier conductor cuando se está comunicando con un hospital, con un servicio de ambulancias o con una comisaría. (New York. Department of motor vehicles. <http://dmv.ny.gov>)

⁴⁵¹ Los agentes de tráfico sólo pueden utilizar los medios de comunicación oficiales y no los teléfonos particulares, salvo, en caso de emergencia o extrema necesidad que deberán justificar.

El 13.03.2012 un escrito de la DGT confirmó que los agentes forestales también se asimilaban a los agentes de la autoridad y podían utilizar medios técnicos oficiales de comunicación durante su trabajo.

En lo que se refiere a los “Convoyes Militares”, la Sección 2ª del Anexo III del RGCir, referida al régimen específico de circulación de convoyes y columnas militares, transportes especiales de material militar en vehículos pertenecientes al Ministerio de Defensa o al servicio de los cuarteles generales militares internacionales de la OTAN, en el párrafo segundo del apartado 3, se establece que “Se exceptúa de la prohibición contenida en el artículo 18.2 de este reglamento a los conductores de vehículos militares que por su naturaleza precisen de un sistema de comunicaciones internas”.

Con respecto a los “Vehículos piloto de acompañamiento de transportes especiales” el Anexo III, Sección 1ª. 3, señala “Entre el personal del vehículo piloto y el de la cabina del vehículo especial o en régimen de transporte especial deberán poder establecerse comunicaciones por radio y por teléfono en una lengua conocida por ambas partes”. (Ver Instrucción 16/TV-90, de la DGT, de 17.03.2016, sobre “Expedición de las Autorizaciones Complementarias de Circulación y demás trámites relativos a las mismas”).

⁴⁵² El DLE sólo considera “convoy” en su primera acepción a una “Escolta o guardia que se destina para llevar con seguridad y resguardo algo por mar o tierra” o en su segunda al “Conjunto de los buques o carruajes, efectos o pertrechos escoltados”, Por ello, debiera definirse que se entiende por “convoy” y el número mínimo de vehículos necesarios para que tenga esa consideración. Con la definición actual, un convoy militar estaría compuesto de vehículos militares que escoltan otro tipo de vehículos”.

Reglamentariamente se podrán establecer otras excepciones⁴⁵³ a las prohibiciones previstas en los párrafos anteriores⁴⁵⁴, así como los dispositivos que se considera que disminuyen la atención a la conducción, conforme se produzcan los avances de la tecnología.

⁴⁵³ El art. 19.1 RGCir indica: “Únicamente se permitirá circular con láminas adhesivas o cortinillas contra el sol en las ventanillas posteriores cuando el vehículo lleve dos espejos retrovisores exteriores que cumplan las especificaciones técnicas necesarias”.

En su apartado 2 establece: “... queda prohibida, en todo caso, la colocación de vidrios tintados (realmente, son laminados) o coloreados no homologados” por lo que **se permite la utilización de vidrios tintados o coloreados cuando estén homologados**.

La Orden ITC/1992/2010, de 14 de julio (BOE núm. 179, de 24 de julio), reguló las condiciones técnicas de las láminas de material plástico destinadas a ser adheridas a los vidrios de seguridad y materiales para acristalamiento de los vehículos en servicio. Esta orden se dictó para regular la instalación de láminas adhesivas en general fuera del campo de visión hacia delante del conductor, **pero no permite la instalación de ningún tipo de lámina ni filtro en los cristales de las ventanillas laterales delanteras ni en el parabrisas**.

El tintado o laminado de cristales ya no se considera reforma de importancia, por lo que no se necesita pasar una ITV después de instalarlos. Tampoco es necesario que esté anotado en la Ficha Técnica.

Al pasar la inspección periódica, el inspector podrá especial atención al Certificado del laboratorio. Los cristales laminados tienen que estar homologados. Es el documento de que cumple con los requisitos fijados por el Ministerio de Industria, con las características de la lámina y del coche. El certificado lo tiene que proporcionar el taller instalador y lo expide la marca de la lámina que se ha instalado. Hay que llevarlo siempre junto con la Tarjeta ITV.

Todos los cristales tienen que llevar un sello. Éstos son puestos en el momento de instalarlas. Los tipos de sellos dependen de la marca y modelo de lámina. Pueden ser grabados con pistola de arena en la propia lámina o en forma de una pequeña pegatina que se coloca entre la lámina adhesiva y el cristal.

Existe una limitación respecto al apartado 2 de este artículo sobre “el campo necesario de visión”, limitación que se encuentra en la Orden IET/543/2012, de 14 de marzo (BOE núm. 66, de 17 de marzo), por la que se determinan las condiciones técnicas que deben reunir los filtros de rayos ultravioleta destinados a ser instalados en el campo de visión del conductor en 180º hacia delante de los vehículos en servicio destinados a ser conducidos por **personas diagnosticadas de lupus**. En esa Orden se establecen las especificaciones que permiten la instalación de filtros de rayos ultravioleta en los cristales de las **ventanillas laterales delanteras y parabrisas**, a fin de dar solución a la demanda de las personas afectadas por esta enfermedad.

La Orden ITC/1992/2010 permite que las láminas de protección ultravioleta se puedan instalar en las ventanillas laterales traseras y la luna trasera de todos los vehículos.

La empresa instaladora tiene que proporcionar la documentación necesaria para acreditarlo frente a la ITV y todas las pruebas y ensayos realizados en el Laboratorio Central Oficial de Electrotecnia (ICOE). Así, todas las láminas deben cumplir una serie de requisitos exigidos por este organismo:

- Han superado pruebas de fragmentación.
- Han superado resistencia frente al fuego.
- Cuentan con todos los requisitos legales para su instalación.

Véase la Orden ITC/1992/2010, de 14 de julio, por la que se determinan las condiciones técnicas que deben cumplir las láminas de material plástico destinadas a ser adheridas a los vidrios de seguridad y materiales para acristalamiento de los vehículos en servicio.

Los vehículos de alta gama cuentan con vidrios con filtros solares y sería interesante que fuera obligatorio instalarlos de serie en todos los vehículos.

⁴⁵⁴ El art. 18.2 del RGCir permite el uso de cascos conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, durante la enseñanza y la realización de las pruebas de aptitud en vías abiertas para la obtención del permiso de conducción de motocicletas de dos ruedas.

Se han producido denuncias por circular con un cartel de “Se Vende” en un vehículo porque perjudicaba la visión a través de los vidrios del vehículo.

4. El conductor y los ocupantes⁴⁵⁵ de los vehículos están obligados⁴⁵⁶ a utilizar el cinturón⁴⁵⁷ de seguridad⁴⁵⁸, cascós⁴⁵⁹ y demás elementos⁴⁶⁰ de protección⁴⁶¹ y

⁴⁵⁵ Aquí, al no poner “demás ocupantes” diferencia al conductor de los ocupantes. El Decreto 2926/1974, de 3 de octubre (BOE núm. 253, de 22 de octubre), modificó el apartado VI del artículo 216 del Código de la Circulación, señalando: “Los automóviles de turismo, así como los vehículos comerciales derivados de los mismos con peso total máximo de dos mil kilogramos, capaces de sobrepasar en llano la velocidad de cuarenta kilómetros por hora, deberán estar provisto de cinturones de seguridad en sus asientos delanteros”. La entrada en vigor fue a los 6 meses, es decir el 22 de abril de 1975.

El Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 13/1992, de 17 de enero (BOE núm. 27, de 31 de enero de 1992) establecía en su art. 117, la obligatoriedad de utilizar el cinturón de seguridad tanto en vías urbanas como interurbanas por parte de los conductores y pasajeros, tanto en los asientos delanteros como traseros, de los turismos y asimilados y por el conductor y pasajeros de los asientos delanteros de los vehículos destinados al transporte de mercancías, con un peso máximo autorizado no superior a los 3.500 kilogramos, y de los vehículos destinados al transporte de personas que tengan, además del asiento del conductor, más de ocho plazas de asiento, con un peso máximo autorizado que no supere las cinco toneladas.

El Real Decreto 965/2006, de 1 de septiembre (BOE núm. 212, de 5 de setiembre), modificó el artículo 117 del vigente Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre (BOE núm. 306, de 23 de diciembre), incluyendo la obligatoriedad de que el conductor y los pasajeros de más de tres años de edad de los asientos equipados con cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados de **los vehículos destinados al transporte de personas de más de nueve plazas**, incluido el conductor. Su entrada en vigor fue el 06.09.2006, al día siguiente de su publicación en el BOE.

La Orden del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, Orden ITC 445/2006, de 14 de febrero, (BOE núm. 46, de 23 de febrero de 2006) incorporó al ordenamiento jurídico español la Directiva 2005/40/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de setiembre de 2005 (derogada implícitamente por el Reglamento (CE) nº 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009), relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre cinturones de seguridad y los sistemas de retención de los vehículos a motor. Dicha Directiva señalaba la obligación de que todos los asientos de los autobuses nuevos matriculados a partir del 20 de octubre de 2007 dispongan de cinturón de seguridad o sistema de retención.

El Reglamento 661/2009 fue sustituido por el Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de noviembre de 2019 relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, en lo que respecta a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública.

⁴⁵⁶ La Voz de Galicia en su edición de 26.09.2017 comenta que un conductor fue denunciado por llevar a su hijo de 4 años en las rodillas sujetando el volante mientras circulaba por el municipio de Ponteareas. La madre mientras tanto grababa la escena. Concluye la información diciendo que debido al riesgo, la Guardia Civil puso los hechos en conocimiento de la Fiscalía de Menores y del Fiscal de Seguridad Vial, por si debía tomarse otra medida cautelar o sancionadora.

⁴⁵⁷ Es importante que el Reglamento General de Circulación en su nueva redacción solucione el vacío legal que existe en la actualidad entre lo que dice la Ley y lo que dice la normativa de transporte en autobús en relación con los billetes o títulos de transportes de los niños: “los niños menores de cuatro años que no ocupan plaza no necesitan billete”. En muchas empresas permiten ocupar plaza pagando el 50% del importe y, en ese caso, le expiden billete. Pero si no ocupa plaza está claro que va normalmente en el regazo de un adulto), que tendrá que llevar correctamente abrochado el cinturón de seguridad. Si el niño tuviera más de 3 años, pero todavía no hubiese cumplido cuatro, debería llevar el cinturón de seguridad, pero al no ocupar plaza iría sin ningún tipo de sujeción salvo las posibles manos del adulto. Por ello sería necesario alargar hasta cuatro años la exención de la obligatoriedad del uso del sistema de sujeción.

⁴⁵⁸ No sólo es infracción grave por infracción al artículo 76 h) sino que al igual que por no usar otros dispositivos de seguridad o conducir bajo los efectos de drogas o alcohol puede ser motivo para que la compañía de seguros rechace abonar la indemnización de la responsabilidad civil.

La Sentencia núm. 327/2016 de la Sala 1ª de lo Civil del TS desestimó el recurso de casación de un conductor que circulaba con un contenido de alcohol en sangre superior al permitido. La aseguradora formuló demanda de reclamación de cantidad en ejercicio de acción de repetición contra su asegurado por las cantidades satisfechas extrajudicialmente. El demandado tenía contratada póliza de seguro obligatorio y seguro voluntario por cuantía ilimitada. La aseguradora sostuvo que en las condiciones generales del seguro se excluyen para la modalidad de suscripción voluntaria, en el artículo 24, apartado d), las consecuencias de los hechos «que se produzcan hallándose el conductor asegurado en estado de embriaguez... Se considera que existe embriaguez cuando el grado de alcoholemia sea superior a 0,5 gramos...». El TS da la razón a la compañía de seguros porque en este

caso constaba la firma del asegurado en una cláusula contenida en la póliza en la cual se hacía una referencia expresa, con la debida identificación por la designación del modelo, al documento de cláusulas limitativas, el cual fue aportado por la parte actora. Por otra parte, en el documento de cláusulas limitativas constaba la exclusión a que se hacía referencia debidamente destacada en letra negrita.

La Audiencia Provincial de Cantabria en sentencia de 31.08.2018 señala que las cláusulas limitativas de derechos deben cumplir, los siguientes requisitos:

- Estar destacadas de modo especial; y
- ser expresa y específicamente aceptadas por escrito por el asegurado.

La Sala estima que en este caso la exclusión por conducción en estado de embriaguez ciertamente está contemplada, pero no en las condiciones particulares de la póliza de referencia sino en las generales. Entiende que no basta con que figuren simplemente en las condiciones generales, sobre todo cuando estas tienen un formato uniforme, sin una mínima separación entre las mismas que permita distinguirlas siquiera visualmente.

La Audiencia Provincial de Madrid, declaró en Sentencia 411/2019, de 12 de diciembre, que la aseguradora no puede repetir contra el conductor que carece de permiso de conducción por pérdida de puntos por cuanto dicho supuesto no está incluido en el ámbito de la facultad de repetición que regula el art. 10 del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.

Dicho precepto sólo permite la repetición contra el conductor, el propietario del vehículo causante y el asegurado si el daño causado fue debido a la conducta dolosa de cualquiera de ellos o a la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, salvo que el conductor que carece de permiso por pérdida de puntos estuviese afectado por ellas.

Es también interesante en ese sentido una sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala) de la Unión Europea de 23 de octubre de 2012, ante una petición de decisión prejudicial planteada por el Tribunal da Relação de Guimarães (Portugal) en el procedimiento entre **un pasajero que iba de copiloto sin cinturón de seguridad** y la compañía de seguros que rechazaba hacerse cargo de la responsabilidad civil derivada del accidente de tráfico, que había provocado importantes lesiones en la cara y cabeza del pasajero.

Desestimada la demanda de indemnización por el tribunal competente de primera instancia, el afectado apeló ante el Tribunal Superior de Guimarães que fue quién elevó una cuestión prejudicial ante el Tribunal de Justicia de la UE, a fin de que éste determinara si esa disposición nacional portuguesa en la que se fundamentaba la negativa a pagar la indemnización era o no compatible con las Directivas comunitarias que regulan la protección de las víctimas de accidentes de circulación.

En la sentencia, el Tribunal de Justicia Europeo declara que las Directivas invocadas por el Tribunal portugués sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, **no se oponen a que las disposiciones nacionales permitan limitar o excluir la responsabilidad civil de los asegurados** en caso de una colisión entre dos vehículos automóviles que haya causado daños corporales al pasajero de uno de ellos sin que pueda imputarse culpa a los conductores.

En España, el artículo 1 del texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre; BOE núm. 267 del 05 de noviembre) en el caso de daños a las personas, exonera al conductor de responsabilidad "cuando se pruebe que los daños fueron debidos únicamente a la conducta o la negligencia del perjudicado".

En el artículo 10 señala que, "El asegurador, una vez efectuado el pago de la indemnización, podrá repetir: a) Contra el conductor, el propietario del vehículo causante y el asegurado, si el daño causado fuera debido a la conducta dolosa de cualquiera de ellos o a la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas".

La DGT está estudiando, desde el verano de 2018, la posibilidad de que la aseguradora pueda ejercer el derecho de repetición contra un conductor si este utilizaba el móvil en el momento del accidente.

La acción de repetición se realiza a través de la jurisdicción civil y además de ejercer este derecho sobre el asegurado, también se puede realizar frente al conductor y el propietario del vehículo en caso de que sean personas diferentes. El plazo que tiene el asegurador para reclamar es de un año desde la fecha en la que se hizo el pago al perjudicado (art. 10 Real Decreto Legislativo 8/2004).

⁴⁵⁹ Los cascos se rigen por la norma ECE/ONU R22. Para saber exactamente a qué se refiere el art. 118.1 RGCir, con lo de cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente tenemos que remontarnos al Reglamento Número 22 (BOE núm. 300, de 15.12.1984) en el que y según el Acuerdo de Ginebra del 30 de marzo de 1958, se aprueban las condiciones de homologación de equipos y piezas de vehículos a motor.

La obligatoriedad del casco en las motocicletas y ciclomotores se retrasó notablemente frente a la exigencia del cinturón de seguridad, debido a las presiones de los fabricantes de los vehículos de dos ruedas, tal como reflejan unas declaraciones del entonces Director General de Tráfico, Sr. Martín Palacín recogidas por el periódico ABC

de Madrid, de 29 de enero de 1986 (pág.34): "«Ya en el año 1981 -continuó Martín Palacín- se publicó un decreto sobre **la obligatoriedad del casco en estos vehículos**, que debía haber entrado en vigor en agosto de 1983; pero que **se suspendió atendiendo a la petición de la asociación de fabricantes de motos, porque decían que podía hundirse su mercado.**»

El Real Decreto 1467/1981 de 8 de mayo (BOE núm. 173, de 21 de julio), modificó el Código de la Circulación introduciendo en el artículo 16 un nuevo apartado que decía: "Los conductores y viajeros de motocicletas de cilindrada superior a 125 centímetros cúbicos, con o sin sidecar, deberán utilizar casco de protección que corresponda cuando circulen tanto en vías urbanas como interurbanas; los de motocicletas de cilindrada igual o inferior a 125 centímetro cúbicos y los conductores de ciclomotores únicamente cuando circulen por vías urbanas". La Disposición transitoria primera indicaba que el uso del casco de protección para los conductores y pasajeros de motocicletas sería exigible al año de la entrada en vigor del Real Decreto y para los conductores (no dice nada de los pasajeros) de ciclomotores, a los dos años.

El 11 de agosto de 1982 (un año después de la entrada en vigor del RD 1467/1981) se convierte en obligatorio el uso de casco de protección para conductores o acompañantes de motocicletas de 125 o más c.c., tanto en vías urbanas como interurbanas. Para las motocicletas de cilindrada inferior a 125 c.c. y los ciclomotores se convierte en obligatorio en vías interurbanas.

El Real Decreto 3463/1983, de 28 de septiembre (BOE núm. 41, de 17 de febrero de 1984), en su Disposición Transitoria Primera dejaba en suspenso la obligatoriedad contenida en el apartado IV del artículo 16 del Código de la Circulación, relativa a la obligatoriedad de utilización de cascos de protección homologados para los conductores de ciclomotores que circularan por vías interurbanas y que, de acuerdo con la Disposición Transitoria Primera del Real Decreto 1467/1981, era exigible a los dos años de su entrada en vigor. El pretexto fue: "por no haber concluido todavía los estudios que a tal efecto se realizan".

El artículo 118.1 del Real Decreto 13/1992, de 17 de enero (BOE núm. 27, de 31 de enero) por el que se aprobó el Reglamento General de Circulación establecía la exigencia de uso de cascos homologados o certificados por conductor y viajeros de motocicletas y por los conductores de ciclomotores (seguía sin obligar a los pasajeros) tanto en vías urbanas como interurbanas.

La Disposición Transitoria Tercera establecía que en el caso de los ciclomotores la obligación de utilizar casco por parte de los conductores, se exigiría a partir del día 1 de septiembre de 1992.

La Ley 43/1999, de 25 de noviembre, sobre adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo (BOE núm. 283, de 26 de noviembre), estableció en su artículo quinto que: "Los conductores y, en su caso, los ocupantes de bicicletas estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías interurbanas bajo las condiciones que reglamentariamente se establezcan".

El Reglamento General de Circulación 1428/2003, en su texto original, exigió en su artículo 12, el casco también para los pasajeros de ciclomotores y permitió transportar un menor de hasta siete años en una bicicleta de dos ruedas, en este último caso sin exigir el casco. Sin embargo, el artículo 118.1 obligó a llevar casco a los ciclistas y en su caso, a sus pasajeros, en las vías interurbanas, salvo excepciones. Entró en vigor el 23 de enero de 2004.

La Ley 6/2014, de 7 de abril (BOE núm. 85, de 8 de abril), por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial introdujo la obligación de que los menores de 16 años que condujesen una bicicleta utilizasen el casco en las vías urbanas. Recordemos que para llevar un menor de hasta 7 años en un ciclo, éste siempre tiene que viajar con casco y el conductor tiene que ser mayor de edad (art. 12.1 RGCIr). Ahora en una población podemos ver a un adulto circular en una bicicleta sin casco y al menor que lo acompaña ir con él, lo cual no es un buen ejemplo para el menor.

El Real Decreto 965/2006, de 1 de septiembre (BOE núm. 212, de 5 de septiembre), modificó el artículo 118.1 del Reglamento General de Circulación obligando desde el 06.09.2006 (al día siguiente de su publicación en el BOE) también a los conductores y pasajeros de vehículos de tres ruedas y cuadriciclos, de ciclomotores y de vehículos especiales tipo «quad», a utilizar adecuadamente cascos de protección homologados, cuando circularasen tanto en vías urbanas como en interurbanas.

En España no existe una exención del uso del casco por razones religiosas. En algunos países, como Australia, la comunidad sij ha conseguido esa exención, ya que al llevar turbante es imposible utilizar un casco que se ajuste al mismo.

⁴⁶⁰ En lo que se refiere a las motocicletas se aplica el Reglamento (UE) 2016/425 relativo a los equipos de protección individual (EPI), aunque los cascos y visores se rigen por la Norma ECE/ONU R22-05 y están excluidos del campo de la aplicación de ese reglamento. Aunque por el momento solo el casco es obligatorio, los fabricantes cuentan con una serie de normas que deben cumplir en la fabricación. En las etiquetas podremos encontrar:

- EN 1621_1: Norma certificación protecciones anti impactos en la zona de hombros, codos y antebrazos.
- EN 1621_2: Norma certificación protecciones anti impactos en la zona de la espalda.
- EN 17092: Norma actual de protección de prendas de vestir para motociclistas.

⁴⁶¹ Desde el 01.03.2018 es obligatorio que todos los automóviles nuevos producidos en la Unión Europea vengan provistos del sistema de alerta inmediata (e-call) que llama automáticamente al 112 cuando se produce un accidente, aunque también puede activarse manualmente. Esta obligación viene contenida en el Reglamento (UE) 2015/758 del Parlamento Europeo y del Consejo de 29 de abril de 2015 (DOUE núm. 123, de 19 de mayo). Lo curioso es que puede tener efectos colaterales inesperados. La publicación alemana digital: <https://www.shz.de>, se hace eco el 28.04.2019 de un aviso automático al 112 al producirse un accidente. Aunque el conductor no resultó herido, el vehículo envió un mensaje automático al fabricante, indicando donde había tenido lugar la colisión y esa información fue compartida inmediatamente con el centro de rescate de accidentados y con la policía de Kiel (capital del Estado Federado de Schleswig-Holstein). Los agentes de tráfico localizaron poco después al conductor en casa de unos amigos y lo sometieron a la prueba de alcoholemia que dio positivo con una tasa de 1,19 mg/l en aire espirado que equivale a 2,38 g/l en sangre, un nivel sumamente elevado dado que el límite es de 0,5 g/l, al igual que en España. Esos niveles se confirmaron con dos muestras de sangre. Además, el joven tuvo que entregar su permiso de conducir. También sería un elemento de protección el reposacabezas o apoyacabezas, ya que con estos nombres figura en la normativa de tráfico o “salvacuellos”, tal como aparece en algún folleto de la DGT. Incluso debiera establecerse reglamentariamente como debe ir colocado para conseguir su máxima eficacia.

dispositivos⁴⁶² de seguridad⁴⁶³ en las condiciones⁴⁶⁴ y con las excepciones que, en su caso, se determine reglamentariamente⁴⁶⁵. Los conductores profesionales⁴⁶⁶ cuando

⁴⁶² Entre estos dispositivos se encuentran los asientos adicionales para niños que viajan de pasajeros en bicicletas. Deben estar homologados de acuerdo con la norma EN 14344.

Sería interesante que aclarase si los triángulos o la baliza luminosa (señal V-16) de preseñalización de una avería son dispositivos de seguridad o elementos de protección porque entonces no utilizarlos o hacerlo inadecuadamente sería una infracción grave de acuerdo al art. 77.h) del TRLTSV.

⁴⁶³ También es infracción no desconectar el airbag frontal cuando viajen menores en el asiento delantero ya que además de poner en situación de peligro al menor se está utilizando inadecuadamente un dispositivo de seguridad art. 117.3.3º) RGCir. El responsable de la infracción es el conductor.

⁴⁶⁴ El diario montañés en su edición digital de 20.12.2013 comenta una denuncia por parte de la Guardia Civil de Tráfico a un pasajero que iba en la parte de atrás de un turismo por circular “inclinado hacia adelante con la espalda totalmente separada del respaldo”. El afectado comenta que lo hacía para estirarse a causa de una prótesis de cadera y para escuchar a los compañeros de viaje que iban delante. En la denuncia figura que no llevaba el cinturón correctamente abrochado pero el afectado afirma que eso no es cierto, pero que el agente lo denunciaba porque al ir inclinado hacia adelante iba holgado.

⁴⁶⁵ Estas obligaciones también figuran en el art. 47 TRLTSV. Por otra parte, el art. 76 TRLTSV dispone que es una infracción grave: “h) No hacer uso del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco y demás elementos de protección”.

El desarrollo reglamentario está contemplado en los artículos 117, 118 y 119 del RGCir.

El art. 119.2 RGCir deja claro que las exenciones reglamentarias de la obligación del uso del cinturón de seguridad de los conductores de taxis cuando estén de servicio, de los distribuidores de mercancías, de los conductores y pasajeros de los vehículos en servicios de urgencia o los profesores de autoescuela, sólo se aplican cuando circulen en poblado, pero en ningún caso cuando lo hagan por autopistas, autovías o carreteras convencionales (salvo los taxistas cuando circulen en áreas urbanas de grandes ciudades). El Ministerio de Fomento (ahora “Ministerio de Transportes y Movilidad”) en su publicación “Áreas Urbanas en España 2018, señala que “se han delimitado un total de 86 áreas mayores de 50.000 habitantes (uni o plurimunicipales) que agrupan un total de 753 municipios en los que viven más de 32 millones de habitantes según el Padrón Municipal de Habitantes de 2017”.

Un tramo periurbano de una carretera (o abreviadamente carretera periurbana) es según el Norma 3.1-IC Trazado: “Parte de una carretera cuya zona de dominio público es colindante por una margen con suelos clasificados por el planeamiento vigente como urbanizados (según Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.). A estos efectos, también tendrán la consideración de periurbano los tramos de cuatro kilómetros (4km) anteriores y posteriores a un tramo urbano de la misma carretera, cuando este tenga una longitud superior a un kilómetro (>1km)”.

En el caso de los vehículos de servicio de urgencia sorprende que si un vehículo de policía realiza un servicio normal el conductor y sus acompañantes estén obligados a ponerse el cinturón y sin embargo si están en servicio de urgencia, donde aumentan mucho las posibilidades de salirse de la vía o de colisionar están exentos.

También es llamativo que se exima a todos los conductores de utilizar el cinturón al efectuar la maniobra de marcha atrás o de estacionamiento, porque si un conductor es alcanzado cuando está estacionando, es más peligroso, que salga disparado contra la luna delantera que se mantenga en su posición al llevar el cinturón.

Un escrito del 01.02.2018 del Jefe de la Unidad de Normativa de la DGT indica que los conductores de VTC no están exentos de la obligación de utilizar el cinturón por no figurar esa posibilidad en la normativa de tráfico.

El art. 117 RGCir se ocupa de los cinturones de seguridad y de los sistemas de retención infantil. En este último caso exige en su punto 4) que se coloquen de acuerdo con las instrucciones del fabricante. En Estados Unidos se recomienda su utilización en sentido contrario (a contramarcha) hasta los 2 años, edad que se eleva a 4 años en los casos de Noruega y Suecia. Los datos de esos tres países muestran que los niños que viajan en sillas infantiles orientadas hacia adelante sufren lesiones en la cabeza, cuello, pecho y abdomen que no sufrirían si las sillitas estuvieran orientadas hacia atrás. Por su parte el informe de 8 de julio de 2011 sobre la seguridad vial europea 2011-2020, recomienda en su punto 103 que, hasta la edad de tres años, se instale a los niños en asientos adecuados orientados hacia la parte posterior.

Frente a la creencia de que los SRI a contramarcha siempre dan mejor resultado, en el caso de niños hasta 4 años, debemos tener en cuenta que no todas las colisiones son frontales, que es el tipo de accidente donde ofrecen mejores resultados, ya que por ejemplo en el ámbito urbano la mayoría son por alcance a baja velocidad o laterales (en los cruces) y estas últimas son aún más peligrosas que las frontales.

Por ello, lo ideal sería contar con SRI en contramarcha en viajes interurbanos y sillas mirando hacia adelante en recorridos urbanos.

El art. 118.1 RGCir establece: “Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3, o en condiciones extremas de calor”.

Es de lamentar que el Anexo IV RGCond no señale las enfermedades que justificarían la exención del uso del casco.

También señala que “los pasajeros de motocicletas deben utilizar adecuadamente cascos de protección homologados o certificados en vías urbanas e interurbanas pero también indica que cuando las motocicletas cuenten con estructuras de autoprotección y estén dotados de cinturones de seguridad y así conste en la correspondiente tarjeta de inspección técnica sus conductores y viajeros quedarán exentos de utilizar el casco de protección, viniendo obligados a usar el cinturón de seguridad cuando circulen tanto en vías urbanas como interurbanas”.

En una motocicleta con sidecar, salvo que tenga estructura de autoprotección, el pasajero o pasajeros (pueden viajar dos personas en el sidecar según el Reglamento (UE) 168/2013, debieran llevar puesto el casco además del cinturón, ya que una salida de vía podría ser trágica para el pasajero si se golpease la cabeza. El Reglamento General de Vehículos no define lo que es una estructura de autoprotección, aunque de la lectura de la normativa de tráfico parece que se trata de una estructura que debe estar situada encima de la cabeza del conductor y, en su caso, del pasajero o pasajeros y abarcar, al menos, parte del costado del vehículo. El que permita, en esos casos, viajar sin casco, no implica que no se puedan llevar también, siempre que se siga utilizando el cinturón de seguridad.

En el **artículo 119 RGCir** se enumeran los conductores que están exentos del uso del cinturón. En esas exenciones hay también algunos matices dignos de destacar: Habla de exención en el uso del cinturón de seguridad “por razones médicas graves o discapacitadas” sin que quede claro que son “razones médicas discapacitadas” o que son “razones discapacitadas” (apartado 1.b). Debía haber indicado “por razones médicas graves o por alguna discapacidad que le dificulte su utilización”. También dispone que todo certificado de este tipo expedido por la autoridad competente de un Estado miembro de la Unión Europea será válido en España acompañado de su traducción oficial y no nos aclara nada en el caso de que el certificado venga de un país fuera de la UE. También, en el caso de los cinturones, el art. 119 indica que no sirve un certificado expedido por un médico, sino que debe expedirlo la autoridad competente de un Estado miembro de la UE que se ocupe de la salud, por ejemplo, la Seguridad Social, y en ese certificado no se contempla un período de validez. Respecto al casco, primero afirma que de acuerdo al art. 118.1) del RGCir, se exige el mismo certificado y en las mismas condiciones, pero luego dice que este certificado deberá expresar su período de validez y estar firmado por un facultativo colegiado en ejercicio. Deberá, además, llevar o incorporar el símbolo establecido por la normativa vigente, con lo que, en el caso del casco, a diferencia del cinturón de seguridad, si se exige un período de validez y que el médico esté colegiado y ejerza su profesión, aunque al haber indicado “en las mismas condiciones” no queda claro si en caso del casco basta con ese certificado médico o también tiene que aportar uno firmado por la autoridad sanitaria.

La Orden del Ministro del Interior de 8 de febrero de 1993 (BOE núm. 39, de 15 de febrero) por la que se da cumplimiento a lo dispuesto en la Directiva del Consejo de Comunidades Europeas 91/671/CEE, de 16 de diciembre (DOCE de 31 de diciembre), relativa a la utilización del cinturón de seguridad en la circulación de vehículos a motor, señaló que el certificado médico oficial debía expresar su período de validez y estar firmado por un facultativo colegiado en ejercicio y debía incorporar el símbolo que aparece en la Orden.

En el 2008 la DGT confirmó que la Orden de Interior seguía vigente, que los certificados debían indicar el inicio y fin de su validez, ir firmados por el facultativo que los expidiese con su número de colegiación, disponiendo además del logotipo previsto en la Orden, que pese a los años transcurridos aún no figura en los Certificados, por lo que se estudiarían caso por caso los certificados aportados por las personas denunciadas por no hacer uso del cinturón de seguridad para así determinar su validez, aunque no se ajusten exactamente al contemplado en la Orden Ministerial, recordando además que dicho certificado deberá ser portado en todo momento por los interesados para así poder mostrar el mismo al Agente que se lo requiera.



Este es el dibujo que aparece en la Orden Ministerial que reproduce el que figura en el art. 5 de la Directiva del Consejo 91/671/CEE, y que debiera verse en los certificados médicos. Lleva un aspa para indicar que está exento de utilizar el cinturón.

Ese dibujo está mucho más estilizado en el Anexo IV del RGCir. Se ve un personaje blanco sobre fondo azul, pero no incluye la variante de incluir un aspa cuando no es obligatorio.

presten servicio público⁴⁶⁷ a terceros no se considerarán⁴⁶⁸ responsables⁴⁶⁹ del incumplimiento de esta norma por parte de los ocupantes del vehículo⁴⁷⁰.

⁴⁷¹ (Culpas concurrentes en caso de no utilizar o hacer un uso inadecuado de los elementos de protección).

Aunque el certificado médico no tenga fecha de caducidad conviene que esté actualizado también en el caso de las enfermedades crónicas ya que le proporciona mayor credibilidad al conductor o al acompañante, por ejemplo, en la exención del uso del cinturón de seguridad. Además, entre las excepciones del art. 119 RGCir no se contempla que estén exentos del uso del cinturón de seguridad los viajeros que abandonen un momento el asiento, por ejemplo, para ir al baño en un autocar de larga distancia o los pasajeros de los autobuses o autocares de corta distancia en los que se permite que viajen pasajeros de pie. En la excepción contemplada, en ese mismo artículo, para los distribuidores de mercancías (donde debía añadir, incluidos los repartidores de correo) cuando realicen sucesivas operaciones de carga y descarga de mercancías en lugares situados a corta distancia unos de otros, no se señala una distancia en metros como sucede en varios países europeos donde se cita “100 metros o menos”.

En Alemania (art. 21a StVO) también exceptúa del uso del cinturón a los pasajeros que viajan en autobuses que están autorizados para transportar personas de pie, a los que en un autobús de más de 3,5 t abandonan un momento el asiento y al personal que acompaña en los autobuses a personas con necesidades especiales y que por ello está obligada a abandonar frecuentemente el asiento.

⁴⁶⁶ La disposición adicional tercera indica quien es un conductor profesional a efectos de esta Ley. También encontramos la definición de “conductor profesional” en el punto 3 del Anexo I del TRLTSV. Los conductores de Uber y Cabify también tendrían la consideración de conductores profesionales.

⁴⁶⁷ Por ello, en los taxis es responsabilidad de los pasajeros ponerse el cinturón de seguridad. La definición de servicio público la encontramos en el Reglamento General de Vehículos, en el Anexo II. D): “El vehículo se adscribe a una actividad para cuyo ejercicio su titular necesita de autorización de la Administración”.

⁴⁶⁸ No son los conductores profesionales quienes tienen que deducir por sí mismos que no son responsables, por eso sería mejor que dijese “no serán considerados responsables”.

⁴⁶⁹ Leyendo este apartado parece que se puede sancionar a una persona por llevar un menor en un taxi sin dispositivo de retención infantil contradiciendo lo que señala el art. 119.2a) del Reglamento General de Circulación. En el caso de que se transporte a un niño de menos de tres años y de menos de 1,50 m, los padres del niño deben facilitar la sillita, ya que el taxista no está obligado a llevarla, pero no puede negarse a montarla en el vehículo.

⁴⁷⁰ Es una mala redacción porque parece dar a entender que los conductores particulares sí son responsables. Además, debe tenerse en cuenta que servicios públicos a terceros sólo los pueden prestar conductores profesionales. En el caso de menores el responsable solidario en cuanto a la multa económica sería el tutor, padre, acogedor o guardador legal y no el taxista.

⁴⁷¹ Si no se lleva puesta la adecuada protección, las compañías de seguros pueden reducir hasta en un 75% las indemnizaciones en caso de siniestro vial. Es decir, cuando no se lleva el casco y el cinturón o se usa de manera inadecuada cuando sea obligatorio, e incluso cuando no se utilicen los equipos de protección individual (EPI). El Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (BOE núm. 267, de 05.11.2004) dispone en su art. 1.2) que “se reducirán todas las indemnizaciones, incluidas las relativas a los gastos en que se haya incurrido en los supuestos de muerte, secuelas y lesiones temporales, en atención a la culpa concurrente hasta un máximo del setenta y cinco por ciento”. La compañía de seguros aduce en esos casos que se incumple la normativa de seguridad y se provoca la agravación del daño.

Tengamos en cuenta que no está tipificada en el TRLTSV la sanción a los motoristas que van en bermudas y camiseta, ya que no se ocupa de los equipos de protección individual, siempre que lleven calzado cerrado (les permite controlar el vehículo) y casco homologado abrochado o integral.

Aunque el art. 13.4) de esta Ley (TRLTSV) establece que “El conductor y los ocupantes de los vehículos están obligados a utilizar el cinturón de seguridad, cascos y demás elementos de protección y dispositivos de seguridad en las condiciones y con las excepciones que, en su caso, se determine reglamentariamente”, debemos tener en cuenta que puede incluir otros Reglamentos que no tienen que estar necesariamente relacionados con la normativa de tráfico ya que puede tratarse de reglamentos en materia de seguridad.

De hecho, es aplicable la normativa de seguridad a los motoristas desde mayo de 2018 a través del Reglamento UE 2016/425. En ese Reglamento también se mencionan como opcionales los chalecos inflables. En las diferentes prendas que debe llevar el motorista tiene que ir cosida una etiqueta del EPI correspondiente.

Por razones de seguridad vial, **se podrá prohibir**⁴⁷² la ocupación de los asientos delanteros o traseros del vehículo por los menores en función de su edad o talla⁴⁷³, en los términos que se determine reglamentariamente⁴⁷⁴.

⁴⁷² Desde el 1 de octubre de 2015, los menores que midan 1,35 metros o menos deberán viajar en los asientos traseros del vehículo, en su correspondiente sistema de retención Infantil (SRI) [con lo que si lo lleva colocado un menor adolescente debiera denominarse sistema de retención infanto-juvenil (SRIJ)]. **Esta novedad surge de la modificación del artículo 117 del Reglamento General de Circulación**, mediante el RD 667/2015, de 17 de julio (BOE núm. 171, de 18 de julio). Esta modificación fue aclarada a través de la Instrucción 15/S-139 de la DGT. En esta modificación se establecen tres excepciones: a) que las plazas traseras ya estén ocupadas por otros menores de edad de estatura no superior a 135 cm, b) que no sea posible instalar todas los SRI (sillas) necesarios por no existir suficiente espacio físico en el vehículo (por ser las otras sillas muy anchas o el vehículo estrecho) o resultar imposible colocar SRI y c) que se trate de un vehículo biplaza (por ejemplo microcoches, vehículos deportivos, algunos históricos o los mixtos adaptables) y por ello no disponga de asientos traseros.

Si no caben más que dos sillitas en los asientos traseros se puede instalar una en el asiento del copiloto. Si esa sillita está orientada hacia adelante no hay que desactivar el airbag tal como indica el art. 117.3.3º) RGCir.

De la lectura del precepto del RGCir parece que en un vehículo mixto adaptable no puede viajar en el asiento del copiloto un menor que necesite un sistema de retención infantil, cuando se le hayan tumbado los asientos traseros para aumentar la capacidad de carga, ya que en ese caso el vehículo dispondría de asientos traseros, aunque no estarían disponibles para viajar.

Siguen vigentes la exención del art. 119 del RGCir como sucede en un taxi cuando circula en tráfico urbano o áreas urbanas de grandes ciudades, ya que se le permite transportar a personas cuya estatura no alcance los 135 cm sin utilizar un dispositivo de retención homologado adaptado a su talla y peso, siempre que ocupen un asiento trasero.

En la nueva redacción se ha olvidado el legislador de prohibir que viajen menores de 3 años en los turismos (y similares) y en los vehículos de mercancías que no cuenten con cinturones de seguridad.

La Instrucción 06/S-87 de 04.10.2006 recuerda que la Disposición Adicional Segunda del Reglamento General de Circulación no obliga a que los vehículos lleven cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados si en el momento de su matriculación no estaban obligados a ello y llega a la conclusión de que "otros sistemas de retención" no incluye a los sistemas de retención infantil, por ser de carácter móvil, y que por lo tanto es obligatoria su utilización independientemente de la fecha de matriculación del vehículo.

Además, el primer apartado de esa Disposición Adicional Segunda dice que no es obligatorio utilizar los cinturones de seguridad "en aquellos vehículos que no los tengan instalados". Tenía que haber indicado que "no los tuviesen instalados de origen" y una fecha, a partir de la cual ya eran obligatorios.

Curiosamente, el artículo 117.5) señala que "la falta de instalación de los cinturones de seguridad" es sancionable. Esta reforma se hizo para dar cumplimiento a las exigencias contenidas en la Directiva 2014/37/UE de la Comisión de 27.02.2014 que modificó la Directiva 91/671/CEE del Consejo, relativa al uso obligatorio de los cinturones de seguridad y dispositivos de retención para niños en los vehículos.

⁴⁷³ La Directiva 2003/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de abril de 2003, modifica y cambia el nombre de la Directiva 91/671/CEE, que pasa a denominarse: "Directiva del Consejo de 16 de diciembre de 1991 relativa al uso obligatorio de cinturones de seguridad y dispositivos de retención para niños en los vehículos" (abandonando el límite anterior de 3.500 kg). Esta Directiva fue modificada de nuevo por la Directiva de Ejecución 2014/37/UE de la Comisión, de 27 de febrero de 2014. Existe una versión consolidada en:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:01991L0671-20140320&from=EN>

Ahora establece en su art. 1 que son obligatorios los cinturones y los dispositivos de retención en todos los vehículos de motor de las categorías M (M1, M2 y M3) de transporte de personas y N (N1, N2 y N3) de transporte de mercancías, en todos los casos con un peso máximo que supere 1 tonelada y que tengan una velocidad máxima por construcción superior a 25 kilómetros por hora.

Dispone que cuando no estén provistos de dispositivos de seguridad no podrán viajar niños menores de tres años, y que, como norma general, los niños de 3 años o más y de estatura inferior a 150 cm no deberán ocupar un asiento delantero, salvo que el Estado miembro permita que en su territorio los niños con una altura de 135 hasta 150 cm puedan viajar con un cinturón de seguridad para adultos.

⁴⁷⁴ Art. 117 del RGCir que incorpora a nuestro ordenamiento jurídico las previsiones establecidas en la Directiva 91/671/CEE del Consejo y sus modificaciones, relativa al uso obligatorio de cinturones de seguridad y dispositivos de retención para niños en los vehículos.

El TRLTSV debiera tener en cuenta la salud de los pasajeros. El 09.01.2018 la agencia EFE informaba que la Organización Médica Colegial (OMC) y el Comité Nacional para la Prevención del Tabaquismo (CNPT) han presentado un Decálogo a los portavoces de los Grupos Parlamentarios de PP, PSOE, Ciudadanos y Podemos

5. Queda prohibido circular con menores de doce años⁴⁷⁵ como pasajeros de ciclomotores⁴⁷⁶ o motocicleta, con o sin sidecar⁴⁷⁷, por cualquier clase de vía.

para avanzar e impulsar la prevención y el control del tabaquismo solicitando entre otras medidas que no se permita fumar en los vehículos en presencia de niños o mujeres embarazadas.

En España al no establecerlo el TRLTSV, las C.C.A.A. aprovechan sus leyes de adicciones para ampliar los espacios sin tabaco. Así, por ejemplo, la Ley 1/2016, de 7 de abril, del País Vasco, de Atención Integral de Adicciones y Drogodependencias, en su art. 40.2t) prohíbe fumar en las estaciones de autobuses, salvo los espacios que se encuentren por completo al aire libre, vehículos o medios de transporte colectivo urbano e interurbano, vehículos de transporte de empresas, taxis, ambulancias, funiculares y teleféricos.

La tendencia en España es que se acabe prohibiendo fumar en vehículos que transporten menores.

El 13 de marzo de 2014, la reina inglesa sancionó una modificación a la “ley de familias y de niños” que entre otros cambios estableció la prohibición de fumar en Inglaterra (en el resto del Reino Unido están en marcha iniciativas similares) en los vehículos que lleven pasajeros menores de 18 años, aunque falta su desarrollo reglamentario.

En Estados Unidos son varios los Estados que prohíben fumar en los vehículos si hay niños presentes. Los primeros Estados en adoptar estas leyes fueron Arkansas y Luisiana en 2006, a los que se sumaron Puerto Rico (Estado libre asociado), California, Maine, Utah y Oregón, aunque varía entre ellos la edad de los niños que se tiene en cuenta para la prohibición ya que, dependiendo del Estado, puede ser aplicada hasta que cumplan 18 años.

En Canadá son también numerosas las provincias que prohíben fumar estando presentes en el vehículo menores de 16 años.

Desde diciembre de 2014 no es posible fumar en un vehículo que transporte menores en todos los Estados de Australia.

En Francia no se prohíbe tener un cigarrillo en la mano, lo que se sanciona según el art. R412-6 es que el cigarrillo impida una conducción correcta, es decir, que el conductor pueda ejecutar cómodamente y sin demora las maniobras necesarias para conducir con total seguridad. Son los agentes de tráfico quienes tienen capacidad para juzgar si se puso en riesgo la conducción. En los últimos años se efectuaron algunas denuncias, pero la mayoría fueron sobreseídas.

⁴⁷⁵ Los menores de 12 años si no van con el padre, la madre, el tutor o una persona mayor de edad autorizada por ellos no pueden viajar ni en ciclomotor ni en motocicleta.

A las autorizaciones paternas le es de aplicación la normativa del Código Civil relativa a las relaciones paterno-filiales (artículos 154 y siguientes) y a la tutela, curatela y guarda de los menores (artículos 215 y siguientes). También para autorizar a alguien en concreto a transportar a un menor de más de 7 años en moto o ciclomotor, deberá aportar **una autorización para menor de edad**, incluyendo DNI del tutor + DNI del menor y si este no tuviese DNI, debemos recordad que en el Pasaporte de los padres puede inscribirse al menor que quedaría de esa forma identificado + el Libro de Familia, (en caso de no portar los originales, debe llevarse una fotocopia compulsada). Se puede descargar un modelo de autorización en: <https://www.wonder.legal/es/creation-modele/autorizacion-menor-edad>

Al exigir el art. 12.2) del RGCir que sea mayor de 12 años nos encontramos con la duda de si puede viajar el día que cumple los doce años. La única norma sobre aplicación de edades el día en que se nace la tenemos en el artículo 315 del Código Civil: “La mayor edad empieza a los dieciocho años cumplidos. Para el cómputo de los años de la mayoría de edad se incluirá completo el día del nacimiento”.

⁴⁷⁶ Indica que si viajase un menor en un cuadriciclo ligero, al tener este la consideración de ciclomotor, según la definición 9.c) del Anexo I TRLTSV, tendría utilizar un casco de protección, pero el art. 118 RGCir aclara esta duda, ya que señala que si el cuadriciclo ligero cuenta con estructura de autoprotección y está dotado de cinturón de seguridad y así consta en el certificado de características del ciclomotor, sus conductores y viajeros quedarán exentos de utilizar el casco de protección, viniendo obligados a usar el referido cinturón de seguridad cuando circulen tanto en vías urbanas como interurbanas

⁴⁷⁷ Da a entender que existen también ciclomotores con sidecar. El Reglamento General de Conductores no prohíbe expresamente la presencia de sidecar en ciclomotores y motocicletas, pero el Reglamento General de Vehículos al ocuparse en su art. 16 de los dispositivos obligatorios de alumbrado y señalización óptica sólo parece contemplar la posibilidad de que los sidecars vayan adosados a motocicletas.

Dado que el Reglamento (UE) 168/2013 (DOUE núm. 60, de 2 de marzo), que entró en vigor el 01.01.2016, en su art. 4, dedicado a las categorías de los vehículos sólo contempla que las motocicletas puedan llevar un sidecar (Vehículos de categoría L4e) y este reglamento es de aplicación en toda Europa, debemos concluir que los ciclomotores no pueden llevar sidecar.

En el Anexo I de este reglamento, al ocuparse de la categoría L4e, indica las motocicletas con sidecar pueden transportar un máximo de 2 plazas en la motocicleta, es decir, conductor y pasajero y otras dos en el sidecar.

Excepcionalmente⁴⁷⁸, **se permite esta circulación a partir de los siete años**⁴⁷⁹, siempre que los conductores sean el padre, la madre, el tutor o una persona mayor de edad autorizada por ellos⁴⁸⁰, utilicen casco⁴⁸¹ homologado⁴⁸² y se cumplan las condiciones específicas de seguridad establecidas reglamentariamente⁴⁸³.

⁴⁸⁴ (Menores transportados en bicicletas).

⁴⁸⁵ (Animales viajando en ciclomotores y motocicletas).

Esas motos incluso pueden llevar remolque siempre que no supere el 50 por ciento de la masa en vacío del vehículo tractor y se cumplan las siguientes condiciones: a) Que la circulación sea de día y en condiciones que no disminuyan la visibilidad; b) Que la velocidad a que se circule en estas condiciones quede reducida en un 10 por ciento respecto a las velocidades genéricas que para estos vehículos se establecen en el artículo 48 y c) Que en ningún caso transporten personas en el vehículo remolcado.

En cualquier caso, habría que observar en la ficha técnica la MMA de la motocicleta y su capacidad de arrastre. Nada impide que se puedan transportar animales en el sidecar siempre que no interfieran negativamente con el conductor y estén sujetos convenientemente.

⁴⁷⁸ Sobre el término "excepcionalmente". No tiene sentido que diga eso y luego dé todo tipo de facilidades para transportar un menor.

⁴⁷⁹ En este caso, si la motocicleta tuviese sidecar parece que podrían viajar tres menores, uno detrás del conductor y dos en el sidecar, si éste dispusiese de dos plazas. Como vimos, el Reglamento (UE) 168/2013 indica en su Anexo I, al ocuparse de la categoría L4e, que una motocicleta con sidecar puede transportar un máximo de 2 plazas en la motocicleta, es decir, conductor y pasajero y otras dos en el sidecar.

⁴⁸⁰ El Reglamento General de Circulación debiera aclarar cómo se comprueba la autorización de los padres o del tutor, es decir si basta con una fotocopia del DNI y una autorización por escrito o si debe sellarse en una Jefatura de Tráfico o tramitarse a través de un juzgado o notaría. Lo ideal sería llevar una "Autorización de actividad para menor de edad" + el DNI del tutor + el DNI del menor (si no tiene, hay que tener en cuenta que en el Pasaporte de los padres puede inscribirse al menor y por lo tanto ya "tiene documento de identificación") + Libro de Familia, (en caso de que algún documento no sea original se deben llevar fotocopias compulsadas).

Podemos ver que exige la autorización de ambos, del padre y de la madre y en este caso para mantener la concordancia debía añadir "o la tutora". Dado que el riesgo es igual, independientemente del parentesco, parece que la norma trata de trasladar la responsabilidad a los padres o tutores de acuerdo con el artículo 72 de la Ley.

⁴⁸¹ La ley obliga a los menores a utilizar casco, aunque circulen en una motocicleta o sidecar con estructura de autoprotección lo que se contradice con lo dispuesto en el art. 118.1 del RGCir que se ocupa de desarrollar reglamentariamente este apartado. El art. 47 TRLTSV indica que "El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine **siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años**, y también por quienes circulen por vías interurbanas".

⁴⁸² Si viajan en sidecar y éste cuenta con cinturón de seguridad, parece obligar a llevar casco también. En este caso no se tiene en cuenta la altura del menor o menores que viajen en el sidecar por lo que utilizaría el cinturón de seguridad con un elevador si fuese necesario. Si no lleva instalado cinturón de seguridad, el menor viajaría simplemente con el casco.

⁴⁸³ Artículo 12 RGCir.

⁴⁸⁴ El art. 12.1) RGCir señala que "Los ciclos que, por construcción, no puedan ser ocupados por más de una persona podrán transportar, no obstante, cuando el conductor sea mayor de edad (en Alemania basta con tener 16 años), un menor de hasta siete años en asiento adicional (lo mismo que en Alemania, aunque allí si el niño es discapacitado está excluido de ese límite de edad) que habrá de ser homologado". Vemos que no exige que el menor viaje detrás del conductor y por ello, a diferencia de los ciclomotores y motocicletas, puede hacerlo entre el conductor y el manillar siempre que vaya en un asiento homologado. Donde no pueden viajar es en el remolque, (en vías interurbanas), ya que lo prohíbe el apartado 4 de este artículo, o en una estructura, tipo compartimento de carga, colocada dentro de la bicicleta, a no ser que se trate de un asiento homologado o se trate de una silla de bebé que forma parte integrante de cierto tipo de ciclos, ya que ese asiento sí estaría homologado.

Sí pueden viajar en un remolque en tramos urbanos siempre la ordenanza municipal lo autorice (art. 12.4.c segundo párrafo RGCir). En este caso podrán transportar a dos menores como máximo de acuerdo con la ficha técnica del remolque, donde se indicará la masa máxima autorizada, el límite de edad y deberá contar con cinturones de seguridad.

⁴⁸⁵ El Código de Circulación australiano prohíbe llevar expresamente animales entre el conductor y el manillar mientras que el RGCir en su art. 12.2b) señala que "En ningún caso podrá situarse el pasajero en lugar intermedio entre la persona que conduce y el manillar de dirección del ciclomotor o motocicleta" pero no prohíbe llevar

6. Se prohíbe instalar o llevar en los vehículos inhibidores⁴⁸⁶ de radares⁴⁸⁷ o cinemómetros o cualesquiera otros instrumentos⁴⁸⁸ encaminados a eludir o a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico⁴⁸⁹, así como emitir o hacer señales con dicha finalidad⁴⁹⁰. Asimismo se prohíbe llevar en el vehículo

expresamente a un animal, aunque podría ser de aplicación lo dispuesto en el art.18 RGCir sobre la adecuada colocación de los animales transportados para que no haya interferencia entre el conductor y cualquiera de ellos. El agente de tráfico que denunciase a un conductor en estas circunstancias debiera hacer constar la interferencia que observase. Esa interferencia, aunque no lo señale el RGCir, debe ser negativa, es decir, debe suponer un riesgo para la seguridad vial.

⁴⁸⁶ Constituye una infracción muy grave [art. 77 h)] que tiene asociada, de manera específica y especial, una multa de 6.000 euros [art. 80.2 c)] y la pérdida de 6 puntos (apartado 5 del Anexo II).

El periódico inglés "The Sun" en su edición de 23.04.2008 (<https://www.thesun.co.uk/news/6126475/driver-jailed-flipping-camera/>), informa que un conductor británico fue condenado a una pena de prisión de 8 meses y a un año de suspensión del permiso por obstrucción a la justicia, por llevar conectado un inhibidor de radar y además hacerle hasta tres veces "la peineta" a las cámaras de video de la policía. Los agentes que investigaron el delito no pudieron determinar a qué velocidad circulaba, pero encontraron el inhibidor, en un río, cerca del domicilio del conductor.

⁴⁸⁷ Los agentes de tráfico tienen medios para detectar el uso de un inhibidor aún sin parar el vehículo y si lo consideran oportuno también podrán acompañar al infractor a un taller designado por ellos (art. 104.3 TRLTSV) para desinstalar el inhibidor..., debiendo el infractor asumir los costes de esta operación.

⁴⁸⁸ "Cualesquiera" debiera ir detrás del sustantivo.

⁴⁸⁹ La redacción sería más apropiada si dijese "tanto los sistemas de control como los de vigilancia de las infracciones de tráfico". Así, si alguien altera con un ordenador paneles de mensajes variables no podría ser sancionado por este artículo sobre todo si los mensajes se refiriesen a informaciones sobre el estado de la vía, distancias, consignas de seguridad vial, planes de seguridad vial puestos en marcha por las autoridades, etc.

También debiera incluirse al lado de instrumentos el término procedimientos. El 30.05.2022 la publicación digital "motor.elpais.com" informa de que ha sido identificado un ciclomotorista que tapaba con la mano la matrícula al pasar delante de la caja de un cinemómetro e impedía su identificación. Se le podría denunciar por conducción negligente, por retirar la mano del manillar para tapar la matrícula, pero no está claro que se pueda denunciar por "tener instalados otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico" ya que una mano no es un mecanismo y además no está destinada a este fin ya que si se considera que es así habría que denunciar a todos los conductores de ciclomotores y motocicletas.

⁴⁹⁰ Lo que se está viendo es que las redes sociales y los móviles permiten informar con extraordinaria rapidez de la situación de los radares móviles. Por ello, la Guardia Civil y los otros cuerpos con competencia en materia de tráfico cambian al mismo ritmo la ubicación de estos radares para que no dé tiempo a que se difunda dónde están colocados e incluso sus agentes tienen instaladas aplicaciones que les permiten conocer que es lo que se está difundiendo. Esta circunstancia va a obligar a que se potencie la utilización del helicóptero y de drones para detectar infracciones, especialmente de velocidad y de prioridad de paso. Con el mismo fin la DGT está instalando radares portátiles pequeños que funcionan sin cables y cuyo pequeño tamaño los hace ideales tanto para fijarlos a un coche mediante una ventosa o imán como para usarlos sobre un trípode. Tanto el trípode de sujeción como la ventosa o el mecanismo de imanes deben estar correctamente homologados por el organismo metrológico pertinente.

De hecho, cuando se recibe la denuncia en el domicilio se debe comprobar que además de la doble foto incluye el certificado de homologación del trípode y del mismo velocímetro.

Los radares portátiles adosados a las barreras de seguridad mediante una pinza metálica que abraza la barrera de protección, podrían no cumplir la normativa ya que es necesario haber cumplido la Norma UNE EN 1317, realizando ensayos de comportamiento e impacto. Así, la Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas afirma que los radares deberían colocarse a una distancia de 1,6 (tal vez, 1,30) metros tras la barrera, para evitar que salgan despedidos, en caso de impacto.

En este apartado también estaría incluido el dar ráfagas de luz advirtiendo de la presencia de los agentes o de la ubicación de un radar móvil. La Guía Codificada de Infracciones de Tráfico sanciona como infracción grave "conducir emitiendo o haciendo señales con el fin de que se eluda la vigilancia de los agentes de tráfico" al artículo 13) del TRLTSV y al 18) del RGCir.

Es importante que en una próxima modificación de la Ley de Seguridad Vial se prohíban este tipo de avisos por las redes sociales entre conductores. Hay que tener en cuenta que al avisar de la presencia policial no sólo se está colaborando con posibles infractores sino avisando a posibles delincuentes (asaltantes de viviendas, contrabandistas, narcotraficantes...) de la presencia policial, es decir, no sólo se pone en riesgo la seguridad vial al hacer todo tipo de maniobras evasivas sino también la seguridad ciudadana.

mecanismos de detección de radares o cinemómetros⁴⁹¹.

Quedan excluidos de esta prohibición los **mecanismos de aviso⁴⁹²** que informan de la posición de los sistemas de vigilancia del tráfico.

⁴⁹³ (Señal informando de la existencia de un radar fijo).

Una circular del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, de 10.04.2019, dirigida a todos los Jefes de Policía Local de toda España, pide que se le informe sobre las APP de uso compartido y otras herramientas que avisen de la ubicación de radares ocultos o camuflados o de los lugares en que tengan lugar los controles de alcohol y drogas en el territorio en que ejerzan sus funciones, modus operandi, daños o perturbaciones causadas y fuentes de la que se obtiene la información.

La complicidad entre conductores para avisar de la presencia de la policía de tráfico no se reduce a destellos luminosos sino que muchas veces las advertencias se realizan con las manos, como es el caso de ciclistas que informan de esa presencia a motoristas.

⁴⁹¹ *Su utilización está anudada a una sanción de 200 euros (infracción al art. 76.g) e implica la pérdida de 3 puntos (nuevo apartado 20 del Anexo II). No se podrían llevar como carga ni siquiera para ser exportados a un país donde estuvieran permitidos.*

⁴⁹² *Se refiere a los GPS que suelen tener una base de datos conteniendo datos de los radares fijos existentes y su situación en las vías. Parece que, si se utiliza una aplicación en el móvil para informar, sin utilizar las manos, a otros usuarios de la presencia de radares móviles tampoco sería sancionable al ser un “mecanismo de aviso que informa de la posición de los sistemas de vigilancia del tráfico”.*

Este apartado contradice los esfuerzos que hacen las propias autoridades para concienciar a los conductores de los límites de velocidad.

⁴⁹³ *El Real Decreto 596/1999, de 16 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo y ejecución de la Ley Orgánica 4/1997, de 4 de agosto, por la que se regula la utilización de videocámaras por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad en lugares públicos (BOE núm. 93, de 19 de abril de 1999, en la disposición adicional única establece en su apartado 3 que “La resolución que ordene la instalación y uso de los dispositivos fijos de captación y reproducción, identificará genéricamente las vías públicas o los tramos de aquéllas cuya imagen sea susceptible de ser captada, las medidas tendentes a garantizar la preservación de la disponibilidad, confidencialidad e integridad de las grabaciones o registros obtenidos, así como el órgano encargado de su custodia y de la resolución de las solicitudes de acceso y cancelación.*

La vigencia de la resolución será indefinida en tanto no varíen las circunstancias que la motivaron.

En el ámbito de la Administración General del Estado la facultad resolutoria recaerá en el Director general de Tráfico”.

El art. 22 del mismo Reglamento dispone que indica que “1. Para informar al público de la existencia de instalaciones fijas de videocámaras se utilizará una placa informativa, en la cual figurará el pictograma de una cámara de vídeo, y un panel complementario con el contenido especificado en el artículo anterior.

2. El diseño y formato de la placa informativa y el del panel complementario se ajustará a lo establecido en el anexo al presente Reglamento”.

El Anexo señala: “El panel complementario al que se refiere el artículo 22 de este Reglamento tendrá la misma forma, color, diseño, dimensiones y ubicación que el panel complementario genérico con nomenclatura «S-860»”.

Su presencia informará al usuario de la vía, de que la zona está vigilada por videocámara.

Actualmente no existe obligación de informar, por parte de las autoridades, de la presencia de radares móviles.

Artículo 14⁴⁹⁴. Bebidas alcohólicas⁴⁹⁵ y drogas⁴⁹⁶.

⁴⁹⁷ (Prohibición de la venta de alcohol en las estaciones de servicio).

⁴⁹⁸ (Conducir con o sin influencia de alcohol o drogas en la conducción).

⁴⁹⁴ El RGCir detalla el contenido de este artículo en los arts. 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27 y 28.

Las últimas modificaciones fueron hechas por la Ley 18/2021 y entraron en vigor el 21.03.2022.

Este artículo diferencia con claridad las bebidas alcohólicas de las drogas, alejándose de las interpretaciones de aquellos que estiman conveniente que se incluyan las bebidas alcohólicas dentro del concepto de drogas, al considerarlas una droga social.

⁴⁹⁵ La Universidad de Würzburg (Alemania) informaba en su página web, el 18.03.2016 que su Departamento de Física ha desarrollado un láser que se puede usar para medir el alcohol existente en el habitáculo de un automóvil. Se instala un láser especial al costado de la carretera para iluminar los vehículos que pasan. Su luz se refleja en un espejo al otro lado de la vía. El láser detecta, mediante las longitudes de onda, si hay moléculas de alcohol en el interior del vehículo. Esas moléculas se hallan dispersas en el habitáculo del vehículo a través del aliento del conductor o de los pasajeros. Esta medición láser es asombrosamente precisa: el nuevo sistema de medición hace sonar la alarma tan pronto como una persona que está sentada en el automóvil tiene al menos 0,1 g de alcohol por cada litro de sangre. Aunque, el dispositivo no puede determinar si el conductor o el pasajero están ebrios, la policía podría usar el sistema para una preselección, sacar de circulación los vehículos sospechosos y luego examinar a sus ocupantes más de cerca.

⁴⁹⁶ La utilización del término genérico "drogas" evita que se hagan interpretaciones restrictivas sobre estas sustancias y al englobarlas en una sola palabra permite que se pueda dejar de utilizar la expresión "sustancias análogas".

El Tribunal Constitucional de fecha 19.12.2018 resuelve la duda planteada por la penalización de la presencia de drogas en el organismo» sin que sea necesario acreditar que esa «presencia» haya tenido influencia en el cumplimiento de las obligaciones en la conducción.

Y el Tribunal considera que el hecho de prohibir la conducción con presencia de drogas en el organismo, influya o no su consumo en dicha conducción, tiene como objetivo que los ciudadanos pueden conocer el ámbito de lo prohibido, lo que hace que las exigencias de certeza y seguridad jurídica en modo alguno hayan sido vulneradas. Por otra parte, también se denunciaba que, al sustituirse la exigencia que establecía la norma en su redacción anterior de conducir «bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos y cualquier otra sustancia análoga» por la más genérica de «drogas», se había agravado la falta de taxatividad del precepto.

En este punto, estima el TC que la inclusión de un término genérico, como lo es «drogas», no quiebra el principio constitucional de legalidad sancionadora por cuanto el fin de la norma es evitar que se conduzca si se ha tomado cualquier sustancia que altere las condiciones psicofísicas para conducir, dado el riesgo que conducir en tales condiciones puede entrañar para la seguridad del tráfico. Esto es, a juicio del Tribunal, para garantizar dicho bien jurídico protegido por la norma, lo adecuado es ciertamente no restringir el concepto de drogas a tan solo unas determinadas.

El tema de las drogas en la conducción **adquiere especial importancia en el caso de los conductores profesionales.**

La agencia EFE informaba el 03.08.2016 que La Guardia Civil había abierto una investigación tras detectar que el conductor de **un camión de transporte de mercancías peligrosas** circulaba por la provincia de Zamora dando bandazos y, tras someterlo al test, sextuplicó la tasa máxima permitida de alcoholemia para transportistas profesionales.

También la agencia de noticias Europa Press informaba que el 08.02.2020 fue denunciado, en Santiago de Compostela, un conductor de ambulancia que estaba de guardia, aunque en el momento en que fue interceptado no llevaba pasajeros, por dar positivo en cocaína y anfetaminas.

⁴⁹⁷ Debiera prohibirse la venta de alcohol en las estaciones de servicio por la propia Ley de Seguridad Vial. En este momento son las autonomías las que legislan si permiten o no su venta en sus respectivos territorios.

⁴⁹⁸ Este art. 14 se corresponde con los artículos 379 y 383 CP. Para que sea infracción administrativa el alcohol o las drogas presentes en el organismo del conductor no deben afectar a la conducción. Es decir, cuando influyen en la conducción pasa a considerarse delito.

Llama la atención que cuando se trata de un delito la pena por negarse a someterse a la prueba de alcoholemia o de la presencia de drogas en el organismo es superior a la pena prevista para el delito de conducción bajo sus efectos. En concreto, la negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia está penada de seis a doce meses de prisión y de uno a cuatro años de retirada del permiso de conducción mientras que la conducción bajo los efectos del alcohol o de drogas tóxicas está castigada con la pena de prisión de tres a seis meses o de multa de seis a doce meses o la pena de trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días y, en todo caso, retirada del permiso de conducción de uno a cuatro años. Como puede comprobarse, ambos delitos conllevan en cualquier

caso la retirada del permiso, pero la diferencia prevista en la pena de prisión es el doble en la negativa que en la conducción bajo los efectos del alcohol o de las drogas. Otra diferencia se encuentra en que para la conducción bajo los efectos del alcohol o de las drogas puede evitarse la imposición de una pena de prisión, pero para la negativa a someterse a la prueba de alcoholemia no.

La negativa a someterse a las pruebas de detección es un delito doloso ya que, a pesar de que el conductor se encuentre bajo la influencia del alcohol, el agente de la autoridad tiene la obligación de informarle que la negativa a las pruebas es una conducta constitutiva de delito. Incluso no es necesario que haya consumido alcohol ni haya ocasionado algún peligro.

El sujeto pasivo de este delito es el conjunto de usuarios que utilizan las vías públicas y que pueden sufrir las consecuencias de la conducción bajo el efecto del alcohol o de las drogas.

El Tribunal Supremo, Sala de lo Penal, Sentencia 620/2023, de 17 de julio, destaca que la omisión a la práctica del test de alcoholemia se produce no solo con la negativa, sino también cuando se obstaculiza su realización.

La prueba de alcoholemia realizada mediante un etilómetro exige soplar con cierta intensidad durante un tiempo determinado. Si a pesar de soplar, el etilómetro no puede medir el grado de alcohol y el agente considera que el conductor no sopla adrede lo suficiente, estaríamos igualmente ante un delito. Es decir, se castiga tanto la negativa expresa a no soplar, como la que se desprende de la falta de voluntad a someterse a la prueba de una persona que intencionadamente sopla mal, poco tiempo o con poca intensidad.

La prueba de alcoholemia no es válida si no se informa previamente de sus derechos al presunto infractor penal.

La información de derechos es un elemento esencial del derecho de defensa, reconocido en el artículo 24 de la Constitución Española y en el artículo 118.1 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal que, en particular, prevé:

“Toda persona a quien se atribuya un hecho punible podrá ejercitar el derecho de defensa, interviniendo en las actuaciones, desde que se le comunique su existencia, haya sido objeto de detención o de cualquier otra medida cautelar o se haya acordado su procesamiento, a cuyo efecto se le instruirá, sin demora injustificada, de los siguientes derechos: [...]”

g) Derecho a guardar silencio y a no prestar declaración si no desea hacerlo, y a no contestar a alguna o algunas de las preguntas que se le formulen.

h) Derecho a no declarar contra sí mismo y a no confesarse culpable.”

La información de derechos al acusado debe llevarse a cabo sin demora injustificada, es decir, con anterioridad a la realización de la prueba de alcoholemia. Según jurisprudencia consolidada del Tribunal Constitucional en relación con los delitos contra la seguridad del tráfico por conducción bajo los efectos del alcohol (véanse SSTC 145/1987, de 23 de septiembre, 100/1985, de 3 de octubre, 103/1985, de 4 de octubre y 107/1985 y de 7 de octubre), la prueba de alcoholemia está supeditada constitucionalmente a la observancia de determinadas exigencias, entre ellas, que en su práctica se cumplan las garantías formales establecidas, al objeto de preservar el derecho de defensa, especialmente el conocimiento del interesado a través de la oportuna información de su derecho a un segundo examen alcoholométrico.

En la sentencia del Tribunal Supremo de 18 de febrero de 1991, tras confirmar que no constaba que los agentes de la autoridad intervinientes en la diligencia informaran al acusado sobre sus derechos relativos a la prueba de alcoholemia, el Alto Tribunal concluye que no cabía afirmar que la investigación policial sobre tasa de alcoholemia estuviera revestida de todas las garantías que, en aras al ejercicio del derecho a la defensa, establecía la normativa vigente. Por lo que no puede reputarse enervada la presunción de inocencia en orden a la tasa de alcohol en sangre que presentara el conductor en la noche del siniestro.

En el caso de que un conductor presentase signos evidentes de estar bajo los efectos del alcohol y además se negase a someterse a las pruebas, las Audiencias Provinciales, en numerosas sentencias han examinado si la condena debería ser por un solo delito de negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia o además se debería condenar por un delito de conducción bajo los efectos del alcohol. Algunas audiencias argumentaban que el delito más grave absorbe el de menor entidad ya que en realidad protegen el mismo bien jurídico, la seguridad en el tráfico, condenando por un solo delito. El Tribunal Supremo en sentencia núm. 210/2017, de 28 de marzo, en un recurso de casación por infracción de ley, estimó que los dos delitos tienen ámbitos de protección separados, dejando claro que negarse solo a la segunda prueba también es un delito contra el art. 383 CP y que la segunda medición no es solo una garantía para el afectado sino también para el conjunto del sistema y no se puede renunciar a ella.

La sentencia núm. 291/2022 de la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo, Sección 1ª, de 23 de marzo, declara que la negativa a someterse a la segunda medición de la prueba de alcoholemia constituye el delito del art. 383 del Código Penal, incluso cuando la primera medición arrojó un resultado positivo.

El bien jurídico protegido por el tipo penal es el principio de autoridad, aunque de forma indirecta se proteja también la seguridad vial. La negativa constituye un delito y existe antijuricidad material, referida al bien jurídico principio de autoridad y respeto a las órdenes legítimas emanadas de los agentes de la autoridad, tanto si responde al intento de ocultar un delito del art. 379 como si obedece a otras circunstancias.

El bien jurídico directamente tutelado es el principio de autoridad, como en los delitos de desobediencia. De forma indirecta se protege la seguridad vial. El art. 383, por su especificidad, se ha emancipado definitivamente del genérico delito de desobediencia del art. 556, pero no dejar de ser una modalidad singularizada.

Si además se produjese el delito de desobediencia grave a los agentes de la autoridad, por ejemplo, insultándolos o forcejeando con ellos al negarse a someterse a las pruebas de detección tendría un castigo de tres meses a un año en prisión, según el art. 556.1 CP.

Lo que debe saber el conductor sobre los controles de drogas, paso a paso. Antes de comenzar la prueba, el agente informará al conductor de la obligación de someterse a la prueba. Negarse es delito que conlleva una pena de prisión de 6 meses a un año y, privación del derecho a conducir de 1 a 4 años.

Las fases de un control de consumo de drogas son las siguientes, según la revista de la DGT de 23 julio 2020:

- a) **Muestra.** La toma de una muestra de saliva se realiza con unos dispositivos especiales. Se llama muestra 'indiciaria' y detecta la posible presencia de sustancias ilegales. Si da positivo en algún tipo de sustancia, se toma una segunda muestra de saliva. A ésta se la llama 'evidencial', su objetivo es detectar el tipo de sustancia y su cuantificación. El conductor positivo no podrá volver a ponerse al volante de su coche.
- b) **Influencia.** Simultáneamente, siguiendo un protocolo previamente establecido, el agente valorará los signos externos que presente el conductor: nerviosismo, temblor, sudoración... y que pueden influir en la conducción. Los agentes han recibido un curso de formación.
- c) **Sangre.** El conductor puede solicitar que se realice un análisis de sangre como prueba de contraste. La extracción se realizará por personal sanitario en un centro hospitalario o de salud. Si es positivo, el solicitante deberá pagar los gastos. Esta muestra también se envía al laboratorio.
- d) **Laboratorio.** Las muestras de saliva y sangre llegan al laboratorio en tubos precintados, dentro de neveras precintadas, en vehículos expresamente dedicados al transporte de muestras biológicas, procedentes de las distintas Unidades de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.
- e) **Recepción.** En el Laboratorio se comprueba (bridas de seguridad) que las neveras han llegado en correctas condiciones de seguridad y guardado la cadena de custodia. A continuación, se vacía su contenido y se chequea toda la documentación, registrando la hora y fecha de recepción.
- f) **Registro.** Se procede a la entrada de datos en el Sistema de Gestión de Laboratorio, mediante el escaneado de las muestras. La muestra ya está lista para analizarse.
- g) **Análisis.** Las muestras son acondicionadas (se separa la saliva de todas las posibles impurezas) para ser procesadas en los equipos analíticos. Los equipos están formados por un cromatógrafo de masas y un espectrómetro de gases, que son los que determinan que tipo de droga hay en la muestra. Son capaces de detectar hasta 40 tipos de sustancias distintas, y desde cantidades tan pequeñas como un nanogramo.
- h) **Validación.** Los resultados son revisados uno a uno por personal facultativo especializado. A continuación se procede a la firma del informe final para su envío a la Jefatura correspondiente.
- i) **Expediente.** El informe del laboratorio se incorpora al expediente y continua su tramitación. Si se incoa en vía administrativa, la sanción es de 1.000 euros y la pérdida de 6 puntos. Si pasa a la vía penal, el Código Penal establece penas de prisión de 3 a 6 meses, o multa de 6 a 12 meses, o trabajos en beneficio de la comunidad de 30 a 90 días, y privación del derecho a conducir de 1 a 4 años.

1. No puede⁴⁹⁹ circular⁵⁰⁰ por las vías objeto de esta ley, el conductor⁵⁰¹ de cualquier vehículo⁵⁰² con tasas de alcohol⁵⁰³ superiores a las que reglamentariamente⁵⁰⁴ se

⁴⁹⁹ “Poder” realmente puede, y eso se comprueba a diario, por ello sería más preciso si dijese “El conductor de cualquier vehículo tiene prohibido conducir ...”.

Este artículo está estrechamente relacionado con el art. 21 RGCir. Ambos son especialmente duros y tajantes con los conductores frente a los demás usuarios de la vía.

Es interesante observar que el art. 21 RGCir contiene dos mensajes con dos destinatarios distintos, uno dirigido a los conductores y otro dirigido a los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico.

Así señala que los conductores “quedan obligaos a someterse a las pruebas” sin ofrecerles la posibilidad de negarse a hacerlo, mientras que no es tan exigente con los agentes, a los que ofrece la posibilidad de no llevar las a cabo.

Si lo hacen, los agentes tienen limitados los supuestos en los que pueden actuar, es decir, sin que se cumplan los supuestos a), b) y c) no podrán hacer las pruebas. Por ello, un agente que esté patrullando una vía, no podrá someter a las pruebas de detección de alcohol a las personas que como peatones o conductores de vehículos no sean directamente posibles responsables de un accidente y a quienes conduciendo un vehículo no cometan una infracción.

⁵⁰⁰ Al incluir el término “circular” eso implica que un conductor que acabase de estacionar o estuviese estacionado con síntomas de embriaguez no podría ser sancionado, salvo que el conductor confesase que venía conduciendo bebido, que los agentes observasen el estacionamiento o que existiesen testigos o cámaras de video que mostrasen una conducción negligente o temeraria. En estos casos sí podría ser sometido a la prueba de detección de alcohol y drogas.

El Código Penal no han tenido en cuenta suficientemente a los conductores de tranvías. Al no tratarse de un vehículo a motor, no cometerán delito aun cuando conduzcan bajo la influencia de drogas o alcohol ya que no se aplica el art.379.2 del CP, ni serían condenados, aunque condujesen con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro. Y debemos tener en cuenta que muchos tranvías transportan más pasajeros que cualquier autobús.

La regulación sobre la alcoholemia y drogas de abuso de los conductores de tranvía la encontramos en el art. 69 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario y en el art. 40 del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias.

Los controles los efectuará normalmente la policía local ya que casi todos los tranvías circulan en áreas urbanas. También al no contar con puntos en su habilitación como conductor no se le pueden retirar administrativamente.

⁵⁰¹ Aquí nos encontramos con que un conductor (incluso podría darse el caso de que esa fuera su profesión) que va de pasajero en un vehículo no puede viajar como tal pasajero con una tasa de alcohol superior a la permitida por el RGCir ya que no conduce, pero si circula. El artículo no señala que deba estar conduciendo, además a un conductor al que se impide conducir por excederse en la tasa de alcohol, si es sustituido por un conocido tampoco podría ir con él ya que “estaría circulando”.

⁵⁰² Es decir, incluye ciclistas y profesores de autoescuela. También están incluidos los conductores de patinetes, que no sean de juguete, al tener la consideración de vehículos.

En Estados Unidos, en 1984, se aprobó la ley de la edad mínima para beber y comprar bebidas alcohólicas, fijándola en 21 años, y en 1987 esa ley fue declarada de aplicación nacional por el Tribunal Supremo. E.E.U.U. es uno de los 4 países desarrollados que tiene una ley de aplicación nacional de este tipo por encima de los 18 años, siendo los otros Corea del Sur (19) Islandia (20) y Japón (20).

⁵⁰³ En materia de presencia de drogas, este artículo dispone “tolerancia cero”.

⁵⁰⁴ Art. 20 RGCir. Al modificar el art. 14 TRLTSV, debió modificarse también este artículo del RGCir para indicar que los menores de edad tienen que conducir con 0 alcohol en el organismo. Diferencia a los conductores noveles de los que no lo son, a los menores y también por el tipo de transporte de personas o mercancías que realizan. En algunos lugares como California, le dan más importancia a la edad y no se puede conducir con más de 0,1 g en sangre hasta los 21 años, incluso conduciendo una bicicleta.

Ese mismo art. 20 indica: “Los conductores de cualquier vehículo no podrán superar la tasa de alcohol en sangre de 0,3 gramos por litro ni de alcohol en aire espirado de 0,15 miligramos por litro durante los dos años siguientes a la obtención del permiso o licencia que les habilita para conducir”.

También está mal redactado. Una redacción más correcta sería: “Los conductores de cualquier vehículo para cuya conducción se precise permiso o licencia no podrán superar la tasa de alcohol en sangre de 0,3 gramos por litro ni de alcohol en aire espirado de 0,15 miligramos por litro durante los dos años siguientes a su obtención”.

Seguidamente indica: “A estos efectos, **sólo** se computará la antigüedad de la licencia de conducción **cuando se trate de la conducción de vehículos para los que sea suficiente dicha licencia**”.

En el caso de los conductores para los que es suficiente una LCM o una LVA para conducir un vehículo se tendrá en cuenta la antigüedad de la licencia cuando se conduzca ese tipo de vehículos. Es decir, si conducen un tractor,

determine⁵⁰⁵. En ningún caso el conductor menor de edad podrá circular por las vías⁵⁰⁶ con una tasa de alcohol en sangre superior a 0 gramos por litro o de alcohol en aire espirado superior a 0 miligramos por litro⁵⁰⁷.

a los dos años deja de ser novel a efectos de alcohol y podrían conducir con 0.5 gr/l de alcohol en sangre o 0,25 en aire espirado

En Japón se puede revocar el permiso de conducir a una persona que conduzca con exceso de alcohol un ciclo ya que se considera que esa persona está incapacitada para conducir cualquier vehículo. Incluso se puede sancionar a los pasajeros que son conscientes de que el conductor está ebrio o que lo han animado a beber.

⁵⁰⁵ *Debía haber añadido “y tampoco cuando la influencia del consumo de bebidas alcohólicas o de drogas en la conducción sea delito”. La solución no puede ser sólo la sanción siendo preferible la prevención. El uso del alcolock (dispositivo antiarranque), el mecanismo que dificulta el uso del vehículo a los conductores ebrios parece una solución aceptable y por ello la UE publicó el pasado 25.04.2015 en el Diario Oficial de la Unión Europea la Directiva (UE) 2015/653, por la que se modifica la Directiva 2006/126/CE sobre el permiso de conducción. Sin embargo, uno de los pasajeros puede soplar y dar negativo y el conductor puede conducir bebido.*

Se trata de actualizar los códigos y subcódigos adicionales o restrictivos armonizados del Anexo I de la anterior Directiva, de tal forma que algunos desaparecen, se fusionan o se abrevian, a la par que son introducidos otros nuevos. Entre éstos destaca un código armonizado que facilita la implantación y aceptación de los dispositivos de bloqueo por alcoholemia (alcolocks). Varios Estados miembros disponen (o tienen previsto hacerlo en un futuro próximo) de normas que limitan el derecho a conducir de determinados conductores, pues sólo les permiten ponerse al volante de vehículos equipados con este tipo de dispositivos. El código dice así “69.- Limitación a conducción de vehículos equipados con dispositivo antiarranque en caso de alcoholemia conforme a la norma EN 50436.

A partir del 06/07/2022, los vehículos de categoría M2 (Mini-buses) y M3 (Autobuses) que dispongan de interface normalizada para la instalación de alcoholímetros anti-arranque destinados al transporte de viajeros deberán disponer de alcoholímetros anti-arranque. Los conductores de estos vehículos vendrán obligados a utilizar estos dispositivos de control del vehículo.

Primero los autobuses, luego la idea es implementarlo en camiones también. (Código Armonizado 69, para conductor).

⁵⁰⁶ *Recordemos que los vehículos que puede llegar a conducir un menor son: patinetes, ciclos, ciclomotores, cuatriciclos ligeros (ciclomotores de 4 ruedas) y tractores. Excepto los patinetes y ciclos, los demás necesitan permiso o licencia.*

⁵⁰⁷ *Si está prohibida la venta de alcohol a los menores de edad, el legislador considera lógico y razonable su correspondencia en la conducción.*

El art. 1 RGCir indica que el TRLTSV se aplica a todos los usuarios de las vías sin hacer ninguna excepción por motivos de edad.

El art. 21 del RGCir, que se ocupa de las personas investigadas por alcoholemia no diferencia un menor de un mayor de edad. Cuestión diferente es la confección del atestado, por CIBA, que no se instruirá por Juicio Rápido, sino que irá dirigido a la Fiscalía de Menores como órgano instructor del expediente.

El art. 22 RGCir establece como se deben llevar a cabo las pruebas de alcoholemia incluidas las de contraste y tampoco establece ninguna edad mínima para poder ser sometido a ellas.

El art. 23 RGCir permite al presunto infractor presentar alegaciones por sí o por medio de un acompañante o defensor debiendo quedar constancia de las mismas y a contrastar los resultados obtenidos con el etilómetro mediante análisis de sangre, orina o similares y de nuevo tampoco establece ningún límite mínimo de edad.

Para la realización de estas pruebas, los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico podrán someter a las pruebas de alcoholemia a cualquier usuario de la vía o conductor de vehículo implicado en un accidente de tráfico o haya cometido una infracción (art. 14.2 TRLTSV).

El art. 9 de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor, dispone: “1. El menor tiene derecho a ser oído y escuchado sin discriminación alguna por edad, discapacidad o cualquier otra circunstancia, tanto en el ámbito familiar como en cualquier procedimiento administrativo, judicial o de mediación en que esté afectado y que conduzca a una decisión que incida en su esfera personal, familiar o social, teniéndose debidamente en cuenta sus opiniones, en función de su edad y madurez. Para ello, el menor deberá recibir la información que le permita el ejercicio de este derecho en un lenguaje comprensible, en formatos accesibles y adaptados a sus circunstancias. En los procedimientos judiciales o administrativos, las comparecencias o audiencias del menor tendrán carácter preferente, y se realizarán de forma adecuada a su situación y desarrollo evolutivo, con la asistencia, si fuera necesario, de profesionales cualificados o expertos, cuidando preservar su intimidad y utilizando un lenguaje que sea comprensible para él, en formatos accesibles y adaptados a sus

circunstancias informándole tanto de lo que se le pregunta como de las consecuencias de su opinión, con pleno respeto a todas las garantías del procedimiento.

2. Se garantizará que el menor, cuando tenga suficiente madurez, pueda ejercitar este derecho por sí mismo o a través de la persona que designe para que le represente. La madurez habrá de valorarse por personal especializado, teniendo en cuenta tanto el desarrollo evolutivo del menor como su capacidad para comprender y evaluar el asunto concreto a tratar en cada caso. **Se considera, en todo caso, que tiene suficiente madurez cuando tenga doce años cumplidos”.**

En el caso de que sea el menor el que solicita la prueba de contraste, ejerciendo la defensa de sus intereses, al hacerlo motu proprio no se podría considerar invasivo y por ello no requeriría una autorización judicial o el permiso explícito de quien tenga la guardia legal, en caso de no estar emancipado.

Así, la Sentencia 25/2005, de 14 de febrero, del TC establece que cuando la extracción de sangre y su posterior analítica se realizan con el consentimiento del paciente o de las personas a quienes hubiera de requerírsele, en su caso, se considera una intervención corporal leve (STC 207/1996, de 16 de diciembre, FJ 2) y al hacerse de forma voluntaria, no se lesiona ni el derecho a la integridad física (art. 15.1 CE ni el derecho a la intimidad corporal (STC 234/1997, de 18 de diciembre, FJ 9). Y como en el caso que se ocupa la sentencia, la extracción de sangre se hizo sin el consentimiento expreso del mismo, o en su defecto de sus progenitores, el TC declaró que no era una prueba válida que pudiese desvirtuar la presunción de inocencia. Según la jurisprudencia del TC y del TS la prueba de alcoholemia no vulnera ningún derecho fundamental del art. 17 de la CE (debe ser informado y no puede ser obligado a declarar), ni del art. 520 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal (idem) o del art. 17 de la LO 5/2000 de Responsabilidad Penal del Menor.

La Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. señala en su art. 3 Artículo 3, que “tendrán capacidad de obrar ante las Administraciones Públicas: ...b) **Los menores de edad para el ejercicio y defensa de aquellos de sus derechos e intereses cuya actuación esté permitida por el ordenamiento jurídico sin la asistencia de la persona que ejerza la patria potestad, tutela o curatela.** Se exceptúa el supuesto de los menores incapacitados, cuando la extensión de la incapacitación afecte al ejercicio y defensa de los derechos o intereses de que se trate.”

La Ley 41/2002, de 14 de noviembre, básica reguladora de la autonomía del paciente y de derechos y obligaciones en materia de información y documentación clínica, establece en su art. 9):
(...)

“3. Se otorgará el consentimiento por representación en los siguientes supuestos:a) Cuando el paciente no sea capaz de tomar decisiones, a criterio del médico responsable de la asistencia, o su estado físico o psíquico no le permita hacerse cargo de su situación. Si el paciente carece de representante legal, el consentimiento lo prestarán las personas vinculadas a él por razones familiares o de hecho.b) Cuando el paciente tenga la capacidad modificada judicialmente y así conste en la sentencia.c) Cuando el paciente menor de edad no sea capaz intelectual ni emocionalmente de comprender el alcance de la intervención. En este caso, el consentimiento lo dará el representante legal del menor, después de haber escuchado su opinión, conforme a lo dispuesto en el artículo 9 de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor.

4. Cuando se trate de menores emancipados o mayores de 16 años que no se encuentren en los supuestos b) y c) del apartado anterior, no cabe prestar el consentimiento por representación”.

Eso no impide que algunos agentes creen que en una prueba de alcoholemia a un menor de edad es obligatoria la presencia de sus padres o tutores.

Dado que, con los mayores de edad, la norma general es la no detención si están bien identificados, con los menores será también igual siempre que la conducción no presente las características de un delito. En cualquier caso, hay que ser escrupulosos y la presencia del padre, madre o tutor, aunque no sea obligatoria puede ser aconsejable.

Lamentablemente en el TRLTSV no hay un límite de edad para considerar al menor como inimputable y tampoco se diferencian unos tramos de edad, ya que la capacidad de obrar no es lo mismo que la capacidad de culpabilidad. La capacidad de obrar es la aptitud para actuar en un procedimiento administrativo y realizar válidamente los actos concretos ante la Administración, en el ejercicio y defensa de sus derechos e intereses (art.3 LPACAP) y la capacidad de culpabilidad es la capacidad para comprender el carácter ilícito de la conducta y obrar conforme a ese conocimiento.

Por otro lado, el TRLTSV como sanción solamente regula la multa pecuniaria, lo cual no es conforme con el art. 25.2 CE que establece que las penas privativas de libertad y las medidas de seguridad estarán **orientadas a la reeducación** y se observa que en el proceso administrativo se muestra más afán recaudatorio que reeducativo.

Si se procediera a la detención hay que notificar el hecho inexcusablemente a los representantes legales y al Ministerio Fiscal, señalando en el párrafo 2 del art. 17 de la LO 5/2000: “Toda declaración del detenido, se llevará a cabo en presencia de su letrado y de aquéllos que ejerzan la patria potestad, tutela o guarda del menor -de hecho o de derecho-, salvo que, en este último caso, las circunstancias aconsejen lo contrario. En defecto de estos

⁵⁰⁸ (Empujar un vehículo no significa que se esté conduciendo).

⁵⁰⁹ (Conductores que ejercen otras profesiones).

últimos la declaración se llevará a cabo en presencia del Ministerio Fiscal, representado por persona distinta del instructor del expediente”.

Si el menor tiene menos de 14 años sería inimputable como lo viene reconociendo la Jurisprudencia (Sentencia del Tribunal Superior de Justicia, sala de lo contencioso-administrativo de Navarra de 11 de junio de 1999, sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, sala de lo contencioso-administrativo de Madrid de 16 de mayo de 2000).

Por ello la presencia de abogado y la comunicación a los familiares y al fiscal es inexcusable. En el caso en el que un menor aparezca implicado en un delito, se debe aplicar su normativa específica. Hay que tener en cuenta que, hablando en términos generales, los menores no tienen plena capacidad y por ello el derecho penal toma sus máximas precauciones asignándoles más garantías y derechos y es lógico que limite la posibilidad de renunciar a ellos.

Una vez finalizadas las diligencias en que sea necesaria su presencia se puede proceder a su puesta en libertad (si el fiscal no opina lo contrario) aplicando en este punto de nuevo el art. 520 LECrim ya que la ley de responsabilidad del menor no especifica nada sobre el tema y no hay nada que lo impida, ya que es una medida de tipo procesal, no es un derecho (como la asistencia letrada).

No existen directrices expresas sobre el tema por parte de la Fiscalía, pero se puede tratar de contactar con ella para para que ayuden a guiar las actuaciones.

⁵⁰⁸ El Tribunal Supremo, Sala Segunda, de lo Penal, Sentencia 893/2023 de 29 noviembre, admitió parcialmente un recurso de casación y absolvió al acusado de tres delitos contra la seguridad del tráfico. Consideró que aunque el acusado empujaba su vehículo de pie, con medio cuerpo metido en la plaza del conductor y manejaba el volante con la mano, habiendo ingerido previamente bebidas alcohólicas, tal conducta no puede ser considerada como conducción. El vehículo se encontraba apagado y el acusado se limitaba a empujarlo, aun cuando dirigía el volante para controlar la dirección. El verbo empleado en los tipos penales por los que el recurrente que había sido condenado por la AP de Madrid, es conducir. Empujar no es conducir y no puede efectuarse una interpretación extensiva en perjuicio del reo. En el caso no hubo un verdadero manejo de los mecanismos de conducción, pues dirigir un volante desde el exterior del vehículo no lo es.

⁵⁰⁹ No deja de ser sorprendente que un conductor que ha sido condenado por un delito o de forma reiterada por vía administrativa por infracciones relacionadas con el consumo de alcohol mientras conduce, pueda pilotar un avión. El diario británico “The Telegraph” comenta el 13.10.2008 que las autoridades británicas de aviación permitieron que 9 pilotos condenados durante 2007 por conducir en estado de ebriedad habían seguido pilotando aviones de pasajeros. El sindicato SEPLA informa el 18.02.2021 que Estados y operadores comienzan a realizar controles de sustancias psicoactivas a tripulaciones, en el marco de los programas de prevención y detección del uso y abuso de estas sustancias recomendados tras la actuación homicida del copiloto del vuelo 9525 de Germanwings el 24.03.2015.

Tampoco puede hacerlo el conductor de cualquier vehículo **con presencia⁵¹⁰ de drogas⁵¹¹ en el organismo⁵¹²**, de las que **se excluyen aquellas sustancias que se utilicen bajo**

⁵¹⁰ Es importante observar que dice: "presencia" y no "bajo los efectos" o "bajo la influencia". **Si hay presencia y ésta no afecta a la conducción es una infracción administrativa muy grave** que implica la pérdida de 6 puntos. **Si la conducción se ve afectada entonces es delito** de acuerdo con el artículo 379.2 del Código Penal. Este último artículo no exige la demostración de una puesta en peligro concreto (es un delito de peligro abstracto), bastando solamente con que el conductor presente síntomas de haber ingerido drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas y que esa ingestión está afectando a la conducción, o basta con la tasa objetivada de alcoholemia. Tampoco es necesario la producción de un ulterior resultado (delito de mera conducta o actividad).

Una sentencia de la Sala de lo Social del Tribunal Superior de Justicia de Galicia, de 18 de enero de 2021, estimó conforme a derecho el despido disciplinario de un conductor por la presencia de drogas en su organismo en un control de la ATGC, lo que implicaba la comisión de una falta muy grave por transgresión de la buena contractual y deslealtad o abuso de confianza, conforme al art. 44.5 del II Acuerdo General para las empresas de transporte de mercancías por carretera y art. 54.2.d) del Estatuto de los Trabajadores.

Un oficio del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial de fecha 18.07.2019 (sorprendentemente con registro de salida el día 17, es decir, el día anterior) dirigido a las policías judiciales de tráfico con instrucciones para la elaboración de atestados por delitos de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas del art. 379.2 del Código Penal, permite de acuerdo con el art. 588 quinquies de la LECrim que "según las circunstancias, podrán obtenerse y grabarse imágenes del investigado reveladoras de los signos externos que presentaba (de presencia de drogas), a los efectos de la constatación del tipo delictivo, debiendo incorporarse al atestado en soporte adecuado la grabación obtenida".

El Juzgado de lo Contencioso-Administrativo núm. 1 de Vitoria-Gasteiz remitió, al Tribunal Constitucional, testimonio del Auto de 22 de noviembre de 2016 por el que el referido Juzgado planteó cuestión de inconstitucionalidad en relación con los artículos 14, 77 c) 80.2 y los puntos 2 y 3 del anexo II del texto refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial por entender que infringían los artículos 9.3, 14 y 25.1 CE. Junto con el testimonio del referido Auto se acompañó también testimonio de las actuaciones. El escrito quedó registrado en el Tribunal Constitucional el 21 de diciembre de 2016. Entre otras consideraciones, el TC estimó que el TRLTSV al tipificar como infracción administrativa conducir «con presencia en el organismo de drogas», respeta el principio de taxatividad, pues enuncia con claridad, precisión y de forma inteligible la conducta prohibida. Destaca también el auto que para garantizar el bien jurídico protegido por la norma, la seguridad vial, **resulta más adecuado no restringir el concepto de drogas a unas determinadas**, dada la proliferación de las llamadas drogas de diseño, que cambian con facilidad, por lo que nada impide que puedan surgir otras nuevas que no estarían recogidas si se concretaran específicamente las sustancias en la Ley de Tráfico. Por ello el 19.12.2017 (BOE 17.01.2018) acordó la inadmisión a trámite de la cuestión de inconstitucionalidad.

En dicho auto, el Alto Tribunal sostiene que la cuestión planteada por el Juzgado de Vitoria es infundada por varias razones:

- La prohibición de conducir con presencia de drogas en el organismo que establece la Ley de Tráfico no es arbitraria, como se planteaba en la cuestión de inconstitucionalidad, ya que esta norma no prohíbe, con carácter general el consumo de drogas, sino conducir si hay presencia de drogas en el organismo. La justificación frente a dicha arbitrariedad es precisamente que el consumo de drogas puede afectar a las capacidades psicofísicas de los conductores y por tanto conlleva un peligro para la seguridad del tráfico.
- El diferente trato que establece la ley a quienes conducen con presencia de drogas en el organismo si ha sido prescrita por un médico y esa sustancia no incluye en su capacidad para conducir no sólo no es arbitraria, como se planteaba en la cuestión de inconstitucionalidad, sino que además es proporcional. Cuando ha habido prescripción médica, es el médico quien indica al paciente si la **dosis recetada** puede afectar a la capacidad para conducir o no. Sin embargo, si el consumo de drogas no se efectúa bajo prescripción médica, el que las toma no cuenta con la valoración del médico de los efectos de dicho consumo.
- El hecho de haber modificado la Ley de Tráfico en el sentido de incluir el término genérico "drogas" no quiebra el principio de constitucional de legalidad sancionadora por cuanto el fin de la norma al recoger como "infracción administrativa conducir con presencia en el organismo de drogas es evitar que se conduzca si se han tomado sustancias que pueden alterar las condiciones psicofísicas para conducir".
- Se cumplen las exigencias de certeza y seguridad jurídica que garantiza el principio de legalidad sancionadora establecido en el art. 25.1 de la Constitución Española al sancionarse por la Ley de Tráfico la conducción con presencia de drogas, influya o no su consumo en la conducción, ya que se expresa de manera clara, precisa y de forma entendible la conducta prohibida.

Hay que tener en cuenta que la Ley prohíbe conducir con presencia de drogas en el organismo del conductor, quedando excluidas las sustancias que se utilicen bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica. Catalogada como muy grave, esta infracción está castigada con una sanción de 1.000 euros y la retirada de 6 puntos. Además, el **Código Penal** establece penas para el que condujere un vehículo de motor **bajo la influencia** de drogas. También es delito la negativa a someterse a las pruebas de detección de drogas, cuya pena puede dar lugar a prisión de seis meses a un año y privación del derecho a conducir de uno a cuatro años.

En consecuencia, el TC ha venido a señalar en el Auto 174/2017 de 19 de diciembre de 2017 que no puede apreciarse que los preceptos de la Ley sobre Tráfico referidos a la conducción con presencia de drogas en el organismo, vulneren los arts.9.3 y 14 CE.

En Estados Unidos, en numerosos estados, está prohibido llevar abiertos envases con contenido alcohólico dentro del vehículo. En Alemania, los médicos consideran que una persona está ebria, a partir de 0,1 g de alcohol en litro de sangre.

⁵¹¹ Las pruebas de detección de drogas se conocen en la jerga policial como el “drogotest”. Es interesante observar que mientras para el alcohol se habla de tasas de alcohol superiores a las reglamentariamente establecidas, en el caso de las drogas la dificultad de relacionar la cantidad de drogas existente en la saliva con la existente en la sangre ha hecho que el legislador haya tomado el camino más fácil prohibiendo la mera presencia de drogas en el organismo.

El Juzgado de lo Contencioso-Administrativo nº 1 de Ávila, en sentencia 60/2023 señala que los aparatos utilizados para el control de drogas no están sujetos a control metrológico ya que la medición efectuada por los agentes sobre el terreno sólo tiene carácter indiciario de la presencia de drogas en el organismo, sin cuantificar, que resulta confirmada después con los resultados vinculantes de la analítica practicada en un laboratorio homologado. Confirma también el Juzgado que la infracción se integra solo con la presencia de las sustancias en el cuerpo, sin necesidad de acreditar sus efectos en la conducción.

El 15.03.2017 el periódico digital www.laestrelladigital.es publica un artículo informando que durante 2017 la DGT empezaría a utilizar el dispositivo “DrugSIP Mobility”, que es capaz de detectar **hasta 10 tipos de estupefacientes simultáneamente**, aunque la propia empresa en su página web (<http://www.alphasip.es/es/blog/>) señala que es capaz de detectar **seis tipos de estupefacientes en seis minutos**, y su diseño reducido está pensado para ser transportado por agentes de seguridad vial que circulan en motocicletas.

⁵¹² Debiera haber indicado que la presencia en el organismo está limitada a la que se pueda detectar en la saliva o en la sangre ya que la presencia, por ejemplo, en el cabello de una persona puede constatarse muchos días después de la última ingesta.

En marzo de 2021, el Juzgado de lo Contencioso-administrativo número 1 de Pontevedra confirmó una multa de 1.000 euros y la pérdida de seis puntos del carné de conducir que la Jefatura Provincial de Tráfico le impuso a un conductor por circular bajo los efectos de las drogas por la AP-9 el 16 de diciembre de 2018. El magistrado rechazó el recurso presentado por la persona sancionada, que alegó no haber consumido drogas y presentó como prueba el análisis de un cabello realizado por la Universidad de Santiago, cuyo resultado era negativo.

La sentencia, que analiza en profundidad el análisis del cabello como prueba para determinar el consumo de drogas en los conductores, considera este análisis irrelevante en base a la declaración de tres especialistas e insta a utilizar pruebas de saliva y, sobre todo, análisis de sangre, método que considera el más fiable. La prueba capilar, indica el magistrado, “sirve para comprobar si una determinada persona es consumidora habitual de drogas, pero no permite constatar un consumo puntual, en un día aislado y determinado, si el sujeto no es toxicómano”.

En el caso analizado por la sentencia, el conductor dio positivo en cannabis con la prueba del drogotest en el momento que la policía detuvo su vehículo. Sin embargo, la sentencia acredita que el conductor se negó a realizarse un contraanálisis de sangre. Una segunda muestra de saliva fue enviada a un laboratorio contratado por el Ministerio del Interior y arrojó un resultado positivo en cannabis y cocaína.

El conductor ha planteado que la multa que se le ha impuesto vulnera su presunción de inocencia y que la prueba realizada por encargo del ministerio no puede ser válida, al realizarse en un laboratorio privado y sin las debidas garantías de correcta conservación de la muestra, calibrado y homologación del salivómetro, la cadena de custodia de la muestra o la temperatura a la que se ha conservado.

En la sentencia, el magistrado aclara la legalidad del sistema con el que funciona la Jefatura de Tráfico para analizar las muestras de saliva de los conductores en controles rutinarios y propone medidas de mejora. Por ello, recomienda en el texto remitir dos muestras de saliva al laboratorio en lugar de una, ya que los conductores podrían solicitar un segundo análisis de contraste al laboratorio. El juez destaca que se trata de la principal prueba de cargo contra los infractores, pues el resultado del análisis de saliva se comunica cuando ya no es posible acudir a la prueba de contraste del análisis de sangre.

Lo que parece estar demostrado es que un fumador pasivo de droga no absorbe suficiente droga para dar positivo en un test de sangre u orina.

La Agencia EFE en una comunicación publicada para sus abonados el 20 de mayo de 2014, recoge unas manifestaciones de Juan Carlos González Luque, al que califica, en aquel momento, como "Jefe de investigación de la DGT" en las que éste afirma que "Lo importante es que se sepa con claridad que un resultado positivo de cualquier droga en saliva significa un consumo reciente, supone no más de cinco o seis horas desde el momento en que se ha consumido hasta el momento de la prueba".

Según esta información, la primera prueba que realizan los agentes es una "prueba de cribado" (prueba indiciaria), que valora la presencia cualitativa de droga en saliva y permite conocer si ha habido consumo reciente, en el entorno de las cinco horas previas. En caso de que esta prueba resulte positiva (prueba indiciaria) se hace una segunda (prueba evidencial) y se envía esta muestra de saliva al laboratorio toxicológico, que realiza un análisis cuantitativo por cromatografía líquida – espectrometría de masas en tándem (prueba evidencial) para la determinación cuantitativa de cada sustancia que aparece.

Esta segunda muestra es una confirmación de la primera y con ambas las fuerzas policiales determinan el procedimiento administrativo o penal que se abre. Por otra parte, la persona a la que han tomado la muestra **tiene la posibilidad de pedir una prueba de contraste en sangre**, en un centro sanitario, que es a su costa si resulta positiva.

No obstante, prosigue la información, González Luque ha asegurado que tanto las pruebas de saliva como la de sangre, en caso de que se solicite, deben realizarse en unos tiempos "prudenciales" para poder valorar la presencia de droga antes de que se elimine del organismo.

El Dr. González Luque recomienda que esta prueba en sangre no se realice más allá de una hora u hora y media desde la prueba de saliva porque de lo contrario "el perfil de las sustancias encontradas en sangre obedecerá al tiempo transcurrido desde el consumo y, a lo mejor, en vez de aparecer determinadas sustancias activas aparecen sus metabolitos".

La Instrucción 2015/S-137 de la DGT señala: "Con objeto de que la prueba de contraste se pueda realizar con todas las garantías, y con la fiabilidad de que el resultado refleje la situación del individuo en lo que se refiere a la medición de su grado de impregnación alcohólica o de presencia de drogas en el momento de la conducción, será imprescindible que la prueba de contraste se realice en el plazo más breve posible y, preferentemente, en las 2 horas siguientes a la realización de la primera prueba.

Téngase en cuenta que se han anulado sanciones porque el laboratorio estaba externalizado en una entidad privada y no se podía garantizar la cadena de custodia. Así el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo número 3 de Alicante anuló una sanción administrativa impuesta por el Ayuntamiento de Novelda a un conductor que dio positivo en drogas porque el análisis de la saliva se realizó en un laboratorio privado. La sentencia es firme y no cabe recurso. La resolución, con fecha de 23.03.2019, facilitada por el Tribunal Superior de Justicia de la Comunitat Valenciana (TSJCV), estima así el recurso del conductor sancionado. El magistrado argumenta que la cadena de custodia se rompe "en el momento en que la muestra sale del ámbito público". Por tanto, el análisis en un laboratorio privado de las muestras tomadas al conductor "carece absolutamente de la presunción de legalidad y certeza que tendría si se hubiera hecho por un laboratorio oficial dependiente de la Administración Pública", por lo que ha de anularse todo el expediente sancionador. "La absoluta falta de garantías procesales que supone la externalización en un laboratorio privado de una prueba absolutamente determinante como es el análisis de saliva hace que debemos anular todo el procedimiento", subraya.

También el titular del Juzgado núm 18 de lo Contencioso-Administrativo de Madrid, estimó el recurso contra la resolución de la JPT de Madrid, de 18.03.2019 por la que se impuso al demandante una sanción por importe de 1.000 euros y la pérdida de 6 puntos del permiso de conducir por cometer la infracción tipificada en el artículo 14.1 del TRLTSV, ya que no sólo el informe no estaba firmado por nadie, sino que no se respetó la prohibición de delegar la potestad sancionadora (absolutamente prohibida respecto de un particular privado); así como la presunción de veracidad de hechos constatados por funcionarios a los que se le reconoce la condición de autoridad, que sigue estando en la actual Ley PACA 39/2015. La absoluta falta de garantías procesales que supone la externalización en un laboratorio privado de una prueba absolutamente determinante como es el análisis de saliva motivó la anulación de todo el procedimiento, dado que las pruebas han sido dadas a un privado, sin que conste garantía alguna en algo tan elemental como la cadena de custodia.

El análisis que pueda haber realizado un laboratorio privado carece de la presunción de legalidad y certeza que tendría si se hubiera hecho por un laboratorio oficial dependiente de la Administración pública. Por tanto, si como ocurre en este caso, el litigante pone en duda la veracidad de las pruebas realizadas por un laboratorio privado, la consecuencia inmediata debe ser la anulación de todo el expediente sancionador, al carecer el mismo de un elemento esencial".

Por ello estimó el recurso y anuló la sanción impuesta, ex artículo 48.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo, y lo hizo extensible a la pérdida de 6 puntos inicialmente impuesta que también quedó anulada.

prescripción facultativa⁵¹³ y con una finalidad terapéutica⁵¹⁴, siempre que se esté en condiciones de utilizar el vehículo conforme a la obligación de diligencia, precaución y no distracción⁵¹⁵ establecida en el artículo 10.

⁵¹³ Ni este artículo, ni el 27 del RGCir exigen que un conductor que utilice drogas bajo receta médica lleve encima un certificado médico que justifique la presencia de esas drogas en el organismo. La Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, estipula en su art. 28.2): **“Los interesados tienen derecho a no aportar documentos que ya se encuentren en poder de la Administración actuante o hayan sido elaborados por cualquier otra Administración.** La administración actuante podrá consultar o recabar dichos documentos salvo que el interesado se opusiera a ello. No cabrá la oposición cuando la aportación del documento se exigiera en el marco del ejercicio de potestades sancionadoras o de inspección”. Sorprende que los Centros psicotécnicos no tengan acceso al historial médico de los conductores y que tampoco los agentes de la autoridad puedan consultar si el conductor está consumiendo medicamentos que pueden dar positivo en los test de drogas. Al igual que se inscriben limitaciones en los permisos mediante códigos, se deberían poder anotar anotaciones temporales sobre tratamientos médicos. En un próximo futuro cuando el permiso de conducción se generalice en el móvil y sea fácil actualizarlo desde las jefaturas provinciales de tráfico, podrán hacerse ese tipo de anotaciones. Mientras no se disponga de esa posibilidad, el conductor debiera llevar un certificado médico donde figuren los medicamentos prescritos por el facultativo que lo esté tratando.

El art. 2, que se ocupa de las definiciones, del Real Decreto 1345/2007, de 11 de octubre, por el que se regula el procedimiento de autorización, registro y condiciones de dispensación de los medicamentos de uso humano fabricados industrialmente señala que “medicamento” es toda sustancia o combinación de sustancias que se presente como poseedora de propiedades para el tratamiento o prevención de enfermedades en seres humanos, o que pueda usarse, o administrarse a seres humanos con el fin de restaurar, corregir o modificar las funciones fisiológicas ejerciendo una acción farmacológica, inmunológica o metabólica, o de establecer un diagnóstico médico”.

⁵¹⁴ Ejemplo: marihuana, metadona o parches de morfina para el dolor. El conductor debería llevar un certificado médico donde figure el tratamiento. El certificado debe estar firmado por un facultativo colegiado en ejercicio, de cualquier provincia, indicando el periodo de validez, con el anagrama que viene regulado en la Orden de 8 de febrero de 1993 (BOE núm. 39, de 15 de febrero). Eso no impediría que fuese sometido a las pruebas porque, aunque puede estar en tratamiento eso no impide que pueda estar consumiéndolas en exceso. Incluso existe el riesgo de que un conductor consuma drogas y pueda pretender que el certificado le sirva de coartada. También podría ocurrir que el conductor consumiese una cantidad mayor de droga de la establecida por el médico,

⁵¹⁵ En el artículo 10 no figura esta forma de construcción típica del inglés sino la más española “atención” y aquí debía haberse vuelto a poner. No está claro porque se permite conducir si las drogas terapéuticas no afectan a la conducción ya que tampoco afectaría a la seguridad vial la presencia de drogas en el organismo si el conductor es capaz de utilizar el vehículo con “diligencia, precaución y no distracción”.

El Manual Oficial de Seguridad Vial y Vehículos a Motor de Florida, de 2017, clasifica las distracciones en 3 tipos: distracción visual (retirar la vista de la vía); distracción manual (retirar las manos del volante) y distracción cognitiva (ir pensando en cualquier otra cosa mientras se conduce).

2. El conductor de⁵¹⁶ un vehículo⁵¹⁷ está obligado⁵¹⁸ a someterse a las pruebas⁵¹⁹ para la detección de alcohol⁵²⁰ o⁵²¹ de la presencia⁵²² de drogas⁵²³ en el organismo⁵²⁴, que se

⁵¹⁶ **Son los conductores de vehículos** (los conductores de ganado, incluidos los jinetes, están exentos al no conducir un vehículo de acuerdo con la definición de vehículo del Anexo I del TRLTSV) **los que quedan obligados**.

Los demás usuarios viales están obligados cuando comenten una infracción o se vean implicados en un accidente (art. 14.2 TRLTSV).

La Ley parece obligar a los agentes a realizar las pruebas de drogas y/o alcoholemia, al indicar “se practicarán” y no “se podrán practicar”, sin embargo, el art. 21 RGCir, en el caso de las alcoholemias, indica que “Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico **podrán someter a dichas pruebas** ...”. Ante las dudas que suscita el que la Ley y el RGCir no coincidan con claridad, las propias policías elaboran protocolos internos para que se efectúen esos controles, y así la Guardia Civil, en caso de accidente, siempre efectúa las pruebas de alcoholemia y si en el accidente resultan heridos graves, fallecidos o se dan circunstancias de especial relevancia (menores implicados, autobuses, transportes especiales u otros) también le realiza a los conductores implicados, las pruebas para la detección de drogas. Si existen razones justificadas que impiden realizar estas pruebas, los equipos de atestados de la ATGC, solicitan al Juez, mediante oficio motivado, la conveniencia de que se aproveche la muestra de sangre extraída con finalidad terapéutica en los Centros Sanitarios a donde hayan sido evacuados los conductores, para la realización de una prueba pericial que permita conocer la posible existencia en su organismo de drogas tóxicas o alcohol en sangre.

Debe tenerse en cuenta que, si se produce un accidente y no se efectúan pruebas de alcoholemia o de drogas sin una motivación clara, el fiscal podría pensar que el agente está omitiendo el deber de perseguir el delito ya que no está cumpliendo adecuadamente con su deber de averiguar lo sucedido, al no efectuar esta prueba, pudiendo hacerlo.

El Correo de Andalucía en su edición de 20.12.2014 comenta que unos policías locales fueron absueltos por la Audiencia Provincial de Sevilla de encubrimiento y omisión del deber de perseguir delitos en un caso de un accidente con víctima mortal por no practicar la prueba de detección de alcoholemia. Los policías declararon que no la efectuaron porque no apreciaron “ningún” síntoma de que estuviera bajo los efectos del alcohol.

El Código de la Circulación brasileño indica en su art. 156 que “los conductores y los peatones que estén implicados en un accidente de circulación **deben**, siempre que su estado lo permita, ser sometidos a pruebas de alcohol en aire espirado”.

⁵¹⁷ Un ciclista, un conductor de un VMP, una persona que conduce ganado a pie o va montado, o un peatón nunca pueden **cometer un delito** por conducir bajo los efectos del alcohol (art 379.2 CP), ya que no conducen un vehículo de motor, incluidos, los ciclomotores, aunque sí pueden ser sancionados administrativamente por no respetar las normas de circulación.

Hay que diferenciar, de acuerdo con el art. 14 del TRLTSV y el 21 RGCir, entre: **a)** los conductores de vehículos, incluidos los ciclos y los VMP; y **b)** los peatones, pasajeros y conductores de animales, incluidos los jinetes.

a) **Los conductores de vehículos, incluidos los ciclos y los VMP**, están obligados siempre a someterse a las pruebas de detección de alcohol o drogas en su organismo (art. 14.2 TRLTSV). Esto está ratificado, en el caso del alcohol, en el primer párrafo del art. 21 RGCir y en el caso de las drogas en el 28.2 RGCir.

Sin embargo, el art. 21 RGCir se contradice a sí mismo después del primer párrafo al señalar que los controles sólo se pueden hacer a cualquier usuario vial, si se ve implicado directamente en un accidente, si circula con síntomas que permitan razonablemente presumir de que lo hace bajo la influencia de bebidas alcohólicas o si es denunciado por la comisión de una infracción (apartados restantes del art. 21 RGCir).

Si circulan bajo la influencia de drogas, el apartado b) del art. 21 RGCir no los obliga a las pruebas de detección de estas sustancias, ya que sólo se ocupa de la alcoholemia. Son los art. 27 y 28 RGCir los que se ocupan de la presencia de drogas en el organismo de los conductores y otros usuarios de la vía y es este último el que se ocupa de la obligación de someterse a los controles de drogas, aunque no siempre, ya que sólo por las mismas causas que figuran en el art. 21 RGCir respecto al alcohol.

Esta falta de sintonía entre la ley y el reglamento se resuelve, naturalmente, a favor de la ley, que vemos que es más exigente. **Los pasajeros, los peatones y los alumnos de autoescuela** pueden ser obligados a someterse a las pruebas de detección de alcohol o drogas en su organismo si se ven implicados en un accidente o si cometen una infracción de tráfico (art. 14.2 TRLTSV). No pueden ser sometidos a estas pruebas, por el simple hecho de mostrar síntomas de ebriedad, ya que el apartado b) del art. 21 RGCir no los incluye, en ese caso, como personas obligadas a hacerse la prueba [sólo cabría aplicar, en casos concretos, los art.36.16 (drogas) y 37.17 (alcohol) de la Ley Orgánica 4/2015, de Protección de la Seguridad Ciudadana]. Si tuvieran que someterse a las pruebas, en los casos en que están obligados a ello y se negasen serían sancionados por la negativa a hacerlo, pero nunca por el contenido de alcohol o drogas en su organismo, ya que ni el art. 20 RGCir ni ningún otro artículo fijan ninguna tasa de alcohol para estos usuarios viales.

b) **En el caso de los conductores de ganado, incluidos los jinetes**, aunque el art. 21 RGCir no los incluye como personas obligadas a hacer la prueba, el art. 77.c) TRLTSV señala que es infracción muy grave “conducir con presencia de drogas en el organismo” y el art. 28 RGCir establece que: “La autoridad competente determinará los programas para llevar a efecto los controles preventivos **para la comprobación de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias análogas en el organismo de cualquier conductor** (es decir, incluye conductores de ganado y por ello también a los jinetes)”. Por ello si en un control preventivo dieran positivos serían denunciados y sancionados con una multa de 1.000 € (art. 80.2.a TRLTSV).

El RGCir en su art. 20, señala que: “No podrán circular por las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial los conductores de vehículos ni los conductores de bicicletas con una tasa de alcohol en sangre superior a 0,5 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0,25 miligramos por litro”, con lo que vemos que no incluye a los conductores de ganado, incluidos los jinetes, peatones y pasajeros y hay que acudir al art. 14.2 TRLTSV para ver que, en ciertas circunstancias (estar implicado en un accidente o cometer una infracción), se les pueden hacer las pruebas. En el caso de los conductores de ganado, incluidos los jinetes, el art. 28.1.d) RGCir permite que, al ser conductores, puedan ser sometidos a las pruebas de detección de drogas en el marco de un programa de control preventivo.

Llama poderosamente la atención que no se haya actualizado el art. 20 RGCir, ya que tras la reforma del art. 14.1 TRLTSV por la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, no se permite que un conductor menor de edad pueda circular por las vías con una tasa de alcohol en sangre superior a 0 gramos por litro o de alcohol en aire espirado superior a 0 miligramos por litro.

No deja de sorprender lo anterior, pero el legislador ya puso poco cuidado en la redacción inicial de unos artículos con tanta incidencia en la seguridad vial. Así el art. 21 RGCir dice: “Todos los conductores de vehículos y bicicletas...”, sin pararse a pensar que los conductores de bicicletas también conducen vehículos y debiera haber dicho simplemente “los conductores de vehículos” o, sin ser necesario, “los conductores de vehículos, incluidos los ciclistas ...”. En ese mismo artículo establece: “a) A cualquier usuario de la vía o conductor de vehículo ...”, sin que de nuevo se haya fijado en que un conductor de un vehículo es también un usuario de la vía, y por ello debería haber puesto “los conductores de vehículos y demás usuarios de la vía ...”. Y pese a que se ha reformado varias veces este Reglamento, no se ha procedido a corregir esta defectuosa redacción.

Una circular del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, de 10.04.2019, dirigida a todos los Jefes de Policía Local de toda España, considera que se pueden realizar controles de alcohol y drogas a los usuarios de VMP en los mismos términos que para los ciclistas.

El periódico “El Faro de Vigo” informa el 26.08.2019 que un ciclista fue interceptado por la Guardia Civil de Ferrol cuando conducía por la AC-133 con una tasa de alcohol en aire espirado de 0,7 mg/l en Mugardos (A Coruña). El ciclista fue detectado realizando una serie de maniobras “irregulares y antirreglamentarias”. Pese a superar el límite de alcohol penal que se aplica a los conductores de vehículos de motor, al no estar conduciendo uno de ellos solo le supone una sanción económica y no deja de ser sorprendente, porque si bien una bicicleta en principio no supone un peligro demasiado grande para otros usuarios de la vía, puede provocar un grave accidente al tratar de ser esquivada por otros conductores (de vehículos a motor).

En Italia sí se puede sancionar a un jinete por ir ebrio ya que allí está prohibido conducir bebido sobre cualquier medio de transporte.

⁵¹⁸ Si el conductor de un vehículo de motor se negase a efectuar las pruebas se le sancionaría administrativamente por este artículo o bien por el art. 383 del Código Penal que se ocupa de la negativa de someterse a las pruebas de detección de alcohol y drogas, dependiendo de las circunstancias que concurran.

Si se le para y huye antes de ser informado de que va a ser sometido a las pruebas de detección alcohólica no sería de aplicación este artículo ya que no llegó a comunicársele que iba a ser sometido a estas pruebas, pero se le sancionaría por infracción grave al artículo 36.6) de la Ley 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana que se refiere a la desobediencia a los agentes de la autoridad.

Hasta la reforma del Código Penal, por la LO 2/2019, de 1 de marzo, se producía la paradoja de que no cumplir con esta obligación le podía salir económicamente más rentable a un sujeto cuando vaya a dar positivo en las pruebas, ya que las compañías de seguros pueden repetir contra el individuo los gastos del siniestro si éste se hallaba bajo los efectos del alcohol.

En el Estado norteamericano de Florida si un conductor se niega a hacerse estas pruebas se suspende su permiso de conducción por un año de forma automática. Una segunda negativa da lugar a una suspensión de 18 meses y el conductor es acusado de un delito menor en primer grado. Si se producen lesiones graves o fallecidos, se le puede hacer un análisis de sangre si no está consciente.

En Florida la tolerancia cero en alcohol se mantiene hasta los 21 años.

⁵¹⁹ Al referirse en plural a “pruebas” puede tratarse de las pruebas en sangre y en aire espirado o de las dos pruebas sucesivas en aire espirado.

Esta regulación, proviene de la Resolución del Consejo de Europa de 18 de abril de 1973, que adoptó unas normas uniformes para la «represión de las infracciones cometidas con ocasión de conducir un vehículo a motor bajo la influencia del alcohol».

En la misma se dice: «Que se impongan sanciones penales al que conduzca un vehículo a motor por la vía pública bajo la influencia del alcohol, si se demuestra su ineptitud para conducir si su tasa de alcoholemia es de 80 mg por 100 ml (0,8 por mil), al menos. Los Estados miembros son libres en todo caso de fijar una tasa de alcoholemia inferior».

La Sala de lo Penal en Pleno del Tribunal Supremo, en su sentencia 210/2017 vio un recurso de casación por un delito contra la seguridad vial. Se trataba de saber si es delito negarse a realizar la segunda prueba de detección alcohólica que se realiza con el etilómetro evidencial.

El Alto Tribunal establece que se aplica el art. 383 CP cuando el investigado ya se ha hecho la primera de estas pruebas con resultado positivo y se niega a hacer la segunda prueba.

Sin embargo, el TS considera que no reviste la misma gravedad la negativa a la práctica de las dos pruebas frente al que sólo se niega a la segunda, por lo que, de conformidad con el artículo 66 CP, tendrán distinta respuesta penal, adaptándose proporcionalmente a la gravedad de la conducta.

La conclusión a la que llega la Sala es que dicha prueba es obligatoria y necesaria para obtener un resultado objetivo y además se trata de **una sola prueba con dos mediciones**. Además, el bien jurídico protegido por el tipo es el principio de autoridad, por lo que no importa con qué fin se niegue el sujeto activo a someterse a la segunda prueba, dado que el principio de autoridad se ve afectado de todas formas.

De la lectura de la sentencia se pueden resumir algunos puntos muy interesantes:

- La prueba ha de hacerse con un etilómetro de precisión homologado, sin que baste uno de muestreo.
- Si la primera prueba es negativa, el agente no puede someter a una segunda prueba al conductor.
- Si da positivo el etilómetro de muestreo, ese hecho no exonera de la prueba con el de precisión.
- La segunda prueba es una garantía del afectado, pero también institucional con el objetivo de conseguir un alto grado de objetividad; por tanto, en su doble condición de garantía del sistema, es irrenunciable.
- En caso de resultado ligeramente positivo (0,61 mg/l), sin efectuarse la segunda espiración y reconociendo el TS la existencia de un margen de error en los etilómetros de precisión, lo correcto sería la absolución por conducción con tasa típica del art. 379.2.º CP y la condena por el art. 383 CP. Si presentase con 0,61 mg/l síntomas de conducción bajo los efectos del alcohol se debe seguir con la prueba y la negativa del supuesto infractor supone que puede estar cometiendo dos delitos: el de la negativa a efectuar las pruebas y la conducción con síntomas.
- No se precisa para colmar el tipo, la negativa a hacer las dos pruebas ya que se trata de una única prueba que, para que sea fiable, requiere de 2 mediciones con un intervalo de tiempo, ya que, en caso contrario, está incompleta reglamentariamente.
- Merecen distinto reproche penal la negativa a las dos mediciones (lo que supone una rebeldía mayor), que la negativa a sólo una de ellas.
- No existe el derecho a no someterse a la segunda medición cuando la primera de positivo, ya que es obligatoria.
- El bien jurídico tutelado es el principio de autoridad (es un tipo de “desobediencia especial”) y sólo de forma “muy mediata” la seguridad vial.
- La negativa a someterse a una segunda medición se incardina en el delito de negativa del art. 383 CP.

La diferenciación de los bienes jurídicos que protege el artículo 379 y 383 CP, es decir, respectivamente, la seguridad vial y la autoridad lo que fundamenta la solución de un concurso real entre ambas infracciones (STS 214/2010, de 12 de marzo).

La doble condena diferenciada es también la interpretación que sigue la Fiscalía General del Estado en su Circular 10/2011 sobre unificación de criterios. En este sentido, añadir que el requerido tiene derecho a contrastar los resultados obtenidos en los test de aire espirado mediante análisis de sangre, si bien dicho derecho solo le asiste si ha realizado previamente las otras pruebas.

El TS, siguió manteniendo este criterio en su sentencia 475/2021, de 2 junio, al estimar que el hecho de que un conductor no se someta a una segunda prueba de alcoholemia supone delito de desobediencia a la autoridad. El TS señala que “no es tanto una prueba de contraste para el conductor, es una prueba para el sistema para que el policía confirme que está bebido y bajo ese principio de autoridad el conductor debe someterse a la misma”.

La sanción por desobediencia a la autoridad a la hora de no hacerse esta segunda prueba es una pena de multa, si es primer delito no hay privación de libertad, pero lleva aparejada la retirada del carnet. Esa retirada puede oscilar entre 1 y 4 años, como pena mínima.

Si se logra una conformidad con la Fiscalía, se hace lo que se llama la rebaja del tercio, la multa se rebaja a un tercio y si la pena es de 1 año de retirada por no tener antecedentes y no se **ha** generado accidente ni víctima se puede rebajar a unos 7 meses y un día.

A diferencia del art. 23.1 RGCir, el art. 383 CP no establece con claridad que, en ciertas circunstancias, es obligatorio someterse a una segunda prueba de alcoholemia si los agentes lo estiman necesario.

Mientras que el RGCir, en su art. 23, señala que la segunda prueba es una garantía para el conductor, el TS dice que no es se trata de una garantía para el conductor, sino que lo que busca la norma es proteger el principio de autoridad y la propia seguridad vial y por ello no se puede desobedecer a los agentes de tráfico porque son los encargados de mantenerla.

⁵²⁰ Tanto si tiene permiso o licencia como si carece de ellas. En este último caso se le aplican las tasas de los conductores noveles. Si el vehículo no necesitase autorización administrativa entonces se aplicaría la tasa exigida, en general, a los conductores (Instrucción 99-S-36).

En el caso de los conductores que carezcan de permiso se les aplicaría también el art. 383 CP.

En la Feria de Abril de Sevilla, por ejemplo, a lo largo de los años, se ha ido detectando la presencia de alcohol en algunos conductores de coches de caballos y una sanción posible en estos casos podría consistir en retirarles temporalmente la licencia municipal que le permite conducirlos.

⁵²¹ Quedaría mejor si la redacción no utilizase la conjunción “o” y la sustituye por “y” del modo siguiente: “a las pruebas de detección de la presencia de alcohol y de drogas en el organismo o de ambas” ya que parece que el agente tiene que optar por una de las dos. El RGCir en su artículo 28.1, mejora esta redacción ya que establece: “b) Toda persona que se encuentre en una situación análoga a cualquiera de las enumeradas en el artículo 21, respecto a la investigación de la alcoholemia, queda obligada a someterse a las pruebas señaladas en el párrafo anterior (drogas)”.

⁵²² A diferencia de lo que sucede con el alcohol en el art. 20 RGCir, nos encontramos que no existe un límite máximo en materia de drogas lo que es comprensible si tenemos en cuenta la enorme variedad de productos que se consideran drogas y sus mezclas.

Eso ha sido apreciado por el TC que en el Auto 174/2017, de 19 de diciembre (BOE núm. 15, de 17.01.2018) expresa: “Debe tenerse en cuenta, por otra parte, que una tipificación más precisa, especificando qué sustancias tienen esta consideración, podría no ser adecuada para garantizar el bien jurídico protegido por la norma. Dada la proliferación de las llamadas «drogas de diseño», este tipo de sustancias cambian con facilidad, por lo que exigir una determinación más concreta impediría incluir dentro del ámbito de la prohibición sustancias nuevas que produjeran estos mismos efectos”.

El periódico “El País” en su edición de fecha 28.04.18 se hace eco de la aparición de las denominadas “drogas silenciosas”, unas 35 sustancias psicoactivas nuevas y desconocidas se han instalado en el mercado de estupefacientes en España desde que fueran detectadas en 2015 por el Sistema de Alerta Temprana, dependiente del Plan Nacional sobre Drogas (PNSD) del Ministerio de Sanidad. La mayoría de ellas son indetectables en los test de hospitales o análisis de laboratorio que se emplean para las revelar el consumo de los estupefacientes tradicionales.

⁵²³ Los tribunales han diferenciado en ocasiones entre drogas duras o tóxicas y drogas blandas. Aunque se considera que todas las drogas son nocivas, la diversidad en los daños que causan influye en la gravedad de la pena en la praxis jurisprudencial.

El art. 368 del Código Penal distingue entre sustancias que causan grave daño a la salud, y las demás. Entre las que causan un grave perjuicio para la salud se encuentran: morfina, heroína, metadona –metasedin-, bupremorfina-, destropoxifeno, metacualona, cocaína, crack, speedball, cocaína sintética o sidocaina, ácido lisérgico (LSD), anfetaminas, speed, metanfetaminas, y las llamadas drogas de diseño. Estas últimas son preparadas en laboratorio a partir de sustancias químicas “no naturales” y pueden tener efectos opiáceos, alucinógenos o estimulantes. Las más conocidas son las Feniletilaminas y sus análogos, las derivadas del fentalino o de la meperidina, las arihexilaminas, las derivadas de la metacualona, etc.

Entre las que no causan grave daño a la salud, podemos encontrar: los derivados del cáñamo índico (marihuana, hachís) y las benzodiacepinas. Su peligrosidad, en mayor o menor medida legal, se relaciona con su capacidad para incrementar su adicción en el consumidor, es decir, su compulsión a tomarlas de modo continuado con necesidad de incrementar la dosis, llegando a afectar el sistema nervioso central del individuo.

Sin embargo, vemos como el TRLTSV no se para en matices y castiga igual la presencia de drogas independientemente de su clase y de su porcentaje en la saliva o sangre del conductor.

⁵²⁴ La Instrucción 2015/S-137 recuerda que puede darse el caso de doble denuncia en el caso de aquellos conductores que consuman al mismo tiempo drogas y alcohol. Si se tratase de un delito contra la seguridad vial en el boletín de denuncia aparecería la siguiente anotación: “Se instruyen diligencias penales número... entregadas / remitidas al Juzgado de Instrucción número... de...” y no se entregará al interesado, sino que se remitirá a la Jefatura de Tráfico que lo registrará con su número de expediente y lo enviará al Juzgado.

También puede ocurrir que haya una denuncia penal y al mismo tiempo administrativa, una por alcohol y otra por drogas o incluso dos administrativas por esos dos conceptos distintos.

practicarán⁵²⁵ por los agentes de la autoridad⁵²⁶ encargados de la vigilancia del tráfico⁵²⁷ en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas⁵²⁸. Igualmente, quedan obligados los

⁵²⁵ En este apartado se indica que las pruebas “se practicarán” por parte de los agentes, mientras que el art. 21 RGCir señala que los agentes “podrán someter”, contradiciendo lo dispuesto en la Ley, ya que ésta no ofrece a los agentes la posibilidad de no hacer esas pruebas. Es decir, la ley tendría que haber establecido que “se podrán practicar” para que el RGCir autorizase a los agentes de tráfico a no hacerlo en ciertos casos.

Las asociaciones de transportistas han venido insistiendo repetidamente ante las autoridades de tráfico para que se les permita hacer controles preventivos de alcohol y drogas a sus trabajadores.

Sobre este punto, el Tribunal Constitucional en la sentencia 196/2004, de 15 de noviembre, sobre los reconocimientos médicos, que reproduce con todo detalle en sus fundamentos jurídicos, así como a la aplicación que de la misma se hace en la STS 10-6-2015, rec. 178/2014, admite el encaje constitucional de los reconocimientos médicos obligatorios que están vinculados a la certeza de un riesgo o peligro en la salud de los trabajadores o de terceros, o en sectores es lo que es necesaria esa protección frente a riesgos específicos y actividades de especial peligrosidad, negando en cambio esa posibilidad cuando únicamente está en juego la salud del propio trabajador sin el añadido de un riesgo o peligro cierto objetivable. Lo que en definitiva proscribiera esa doctrina es la utilización injustificada, genérica e indiscriminada de la facultad empresarial de imponer los reconocimientos médicos obligatorios que el art. 22.1 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales (LPRL) reconoce en determinadas circunstancias, y la desproporcionada e irrazonable aplicación de dicha facultad de manera que resulte invasiva del derecho fundamental a la intimidad que garantiza el art. 18 CE.

La STS 452/2019 (Sala de lo Social) estima que es aplicable la previsión del art. 22.1 LPRL que permite a las empresas imponer obligatoriamente los reconocimientos médicos por ser imprescindibles para verificar si el estado de salud del trabajador puede constituir un peligro para los demás trabajadores o para otras personas relacionadas con la empresa, en la medida en que la conducción de vehículos que transportan pasajeros supone un evidente riesgo para el propio trabajador y terceros, sin que la normativa general sobre la obtención y renovación del permiso de conducir sea suficiente para mitigarlo, ya que a esos efectos no se tienen en cuenta los específicos riesgos laborales y en tanto que se trata de conductor profesionales que se dedican de forma habitual a esa actividad y se encuentran por ello expuestos de manera permanente a esos riesgos y a los accidentes de trabajo derivados de los mismos. Lo que le conduce a concluir que la actuación empresarial es adecuada y no lesiva de los derechos de los trabajadores.

⁵²⁶ Aunque es un tema penal es interesante ver como la jurisprudencia del TS ha ido haciendo compatible el atenuante de embriaguez en el delito de desobediencia del art. 383 CP con el delito de conducción bajo la influencia de drogas o alcohol del art. 379.2 CP, figurando ambos artículos en el Capítulo IV (De los delitos contra la seguridad vial) del Título XVII (De los delitos contra la seguridad colectiva) CP:

La página web “Conflegal” publicó una información el 15.06.2017 informando que el **Tribunal Supremo** considera que es compatible la condena simultánea por **el delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y por el delito de negativa a someterse a la práctica de la prueba de alcoholemia** a requerimiento de agente de la autoridad. **Según el Supremo, esta doble condena no vulnera el principio de proporcionalidad, ni el principio ‘non bis in ídem’, que impide castigar dos veces a una persona por un mismo hecho. Entiende la Sala de lo Penal del Supremo, que el legislador ha considerado la punición acumulada de ambos tipos penales como necesaria “para reforzar con una mayor eficacia la tutela penal de los importantes bienes jurídicos personales que están detrás de los riesgos de la circulación vial. De este modo, el alto tribunal desestima el recurso de un conductor que se negó a pasar el 22.04.2016 la prueba de alcoholemia tras ser requerido para ello por una patrulla policial en una calle de Esplugues de Llobregat (Barcelona). Tanto el Juzgado de lo Penal número 25 de Barcelona, como la Audiencia Provincial, consideraron probado que el hombre tenía síntomas evidentes de hallarse bajo la influencia del alcohol. Por ello fue condenado a 1.440 euros de multa por el delito contra la seguridad del tráfico al conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas (artículo 379.2 del Código Penal) y a 6 meses de prisión por el delito de desobediencia a pasar la prueba de alcoholemia (art. 383 CP), en este último caso con la atenuante de embriaguez. El condenado recurrió en casación al Supremo, entre otros motivos porque se consideraba condenado dos veces por los mismos hechos, algo prohibido por el principio jurídico “non bis ídem”. El Supremo rechaza el argumento y explica que en este caso no se ha castigado el mismo hecho. Así, en el delito del artículo 379.2 del Código Penal, la conducta punible consiste en conducir el vehículo bajo la influencia de bebidas alcohólicas, y en cambio, la conducta prevista en el artículo 383 del Código Penal es la negativa a pasar la prueba de alcoholemia. En este segundo delito, el bien jurídico directamente protegido es el principio de autoridad, y, en el caso del primer delito, el bien tutelado es la seguridad vial.**

La eximente o atenuante basada en la embriaguez del sujeto activo, que se aplicó en el caso del art. 383 CP, no se puede aplicar al art. 379.2 CP ya que una circunstancia inherente al delito no puede ser, al mismo tiempo, fundamento de atenuación (STS 12.12.2005), y por ello no se aplicó en este caso.

La Sala Segunda, de lo Penal, del Tribunal Supremo, en sentencia de fecha 08.01.2020, consideró que puede aplicarse la atenuante de embriaguez en el delito de desobediencia a un conductor borracho que rechace un control de alcoholemia, ya que lo que se protege esencialmente con ese tipo delictivo es el principio de autoridad y sólo indirectamente la seguridad vial, desestimando el recurso de un hombre que fue condenado por un delito contra la seguridad vial por conducir bajo la influencia del alcohol y también por un delito de desobediencia, ya que se negó a someterse a la prueba. Los magistrados rechazaron su recurso porque **no alegó la embriaguez en las instancias judiciales previas** y el Supremo no puede valorar ex-novo una prueba, pero analizan la posibilidad de que el alcohol, clave en los delitos contra la seguridad vial, pueda ser una eximente incompleta o una atenuante en los delitos de desobediencia.

La sentencia, aunque reconoce que resulta "innegable" la vinculación del delito de desobediencia con la seguridad vial, considera que esa conclusión tiene que ser modulada porque "el bien jurídico directamente tutelado es el principio de autoridad" de los agentes.

Se remite así a la sentencia de 2017, en la que explicaba, por ejemplo, que puede haber **un delito de desobediencia cuando el bien jurídico "seguridad vial" esté ausente**, por ejemplo, en el caso de un conductor que se niega a someterse al control por el simple enfado de ser parado por los agentes cuando se encuentra en óptimas condiciones para conducir por no haber ingerido ni una sola gota de alcohol.

"Como consecuencia de lo anterior, dada la naturaleza y bien jurídico protegido en el delito del art. 383, nada impide que sea de aplicación la **eximente incompleta o atenuante de embriaguez, ya que la misma no es inherente al delito** ni la ley la tiene en cuenta al describir o sancionar la infracción", recalcó la Sala.

⁵²⁷ El juzgado de lo penal núm. 3 de Pontevedra absolvió a un conductor por negarse a realizar el análisis de la presencia de drogas en su organismo y posteriormente la Audiencia Provincial desestimó el recurso interpuesto por la Fiscalía de Pontevedra contra la primera sentencia. Consideró la Audiencia que los agentes no tenían motivo alguno para habérselo requerido ya que los propios agentes reconocieron en el juicio que el acusado no presentaba síntomas, ni hizo manifestaciones, ni realizó hechos que los llevasen a presumir que conducía un vehículo bajo la influencia de drogas. El negarse a la prueba de drogas, según la Audiencia, tenía sentido por no encontrarse en ninguno de los supuestos que han ido figurando en la jurisprudencia del Tribunal Supremo y que están contemplados en el art. 21 RGCir tales como cometer alguna infracción, presentar síntomas de haber consumido alcohol, verse implicado en un accidente de circulación o que la negativa sea en el marco de un control preventivo ordenado por la autoridad. (La Voz de Galicia 31.05.2015).

La Sección 1 de lo Penal de Las Palmas en Sentencia 248/2011 absolvió a un conductor al que le informaron de sus derechos después de la realización de las pruebas de alcoholemia, lo que supuso la nulidad absoluta de las pruebas.

Existen otros muchos casos en los que la Policía puede detener a alguien y llevárselo a comisaría, pero en casos de posible conducción alcohólica no pueden ejecutar una detención.

⁵²⁸ La LECrim anula parcialmente, al tener más rango, lo dispuesto en el Artículo 28 RGCir que se ocupa de las pruebas para la detección de sustancias estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas. En el apartado a) de este art. figura: "a) Las pruebas consistirán normalmente en el reconocimiento médico de la persona obligada y en los análisis clínicos que el médico forense u otro titular experimentado, o personal facultativo del centro sanitario o instituto médico al que sea trasladada aquélla, estimen más adecuados" y en el apartado c) "El agente de la autoridad encargado de la vigilancia del tráfico que advierta síntomas evidentes o manifestaciones que razonablemente denoten la presencia de cualquiera de las sustancias aludidas en el organismo de las personas a que se refiere el artículo anterior se ajustará a lo establecido en la Ley de Enjuiciamiento Criminal ...". La redacción actual la LECrim indica, en su art. 796.1.7ª) que ya no es un médico el que realiza el reconocimiento sino agentes con formación específica, en ambos casos, es decir, existan o no síntomas de la presencia de drogas en el organismo del conductor.

Desde el Oficio 17/07/2019 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial (FSCSV) se exige "Acta de signos externos de conducción bajo la influencia...". Este modelo de acta, que figura en el Anexo I de este oficio, está estandarizada para todos los agentes de tráfico.

El Oficio dispone sobre la posibilidad de efectuar grabaciones del investigado por influencia de alcohol o drogas: "El art. 588 quinquies a. 1) LECrim, en la redacción dada por la Ley Orgánica 13/2015, de 15 de octubre, regula la captación de imágenes en lugares o espacios públicos, señalando que "La Policía Judicial podrá obtener y grabar por cualquier medio técnico imágenes de la persona investigada cuando se encuentre en un lugar o espacio público, si ello fuera necesario para facilitar su identificación, para localizar los instrumentos o efectos del delito u obtener datos relevantes para el esclarecimiento de los hechos".

Y continua: "Sobre esta medida señala la Circular 4/2019 FGE, sobre utilización de dispositivos técnicos de captación de la imagen, de seguimiento y localización, que frente a otras modalidades de investigación tecnológica más invasivas, se mantiene en manos de la Policía Judicial la capacidad de recurrir al empleo de dispositivos técnicos para la captación de imágenes en cuanto no se produce afectación a ninguno de los derechos

fundamentales del artículo 18 de nuestro texto constitucional, de ahí que resulte innecesaria la autorización judicial para su utilización por la Policía Judicial pues efectivamente, desde hace tiempo la jurisprudencia venía considerando legítima y no vulneradora de derechos fundamentales la filmación de escenas presuntamente delictivas que suceden en espacios o vías públicas (SSTS 968/1998, de 17 de julio; 67/2014, de 28 de enero; 409/2014, de 21 de mayo; y 200/2017, de 27 de marzo), con un alcance limitado a la finalidad de preparar el juicio (...) averiguar y hacer constar la perpetración de los delitos (...) y la culpabilidad de los delincuentes (art. 299 LECrim), con las exigencias que derivan del principio de necesidad. En relación con el contenido del precepto y el citado principio de necesidad, datos relevantes para el esclarecimiento de los hechos son sin duda los signos externos de afectación que presenta el sujeto sometido a la prueba de detección de drogas en cuanto aquéllos, por lo que llevamos dicho, son esenciales y determinantes para la imputación y acreditación del elemento típico de la influencia integrante del delito del art. 379.2 CP de conducción bajo la influencia de drogas, con lo que se cumplirían los presupuestos del art. 588 quinquies a.1 LECrim citado. Por ello, atendiendo a estos criterios de proporcionalidad y necesidad, según las circunstancias, podrán obtenerse y grabarse imágenes del investigado reveladoras de los signos externos que presentaba, a los efectos de la constatación del tipo delictivo, debiendo incorporarse al atestado en soporte adecuado la grabación obtenida”.

El 22.06.2018, la Sala IV de lo Penal de la Corte de Casación Italiano publicó una sentencia (sentenza 29081) en la que se establece que antes de hacer una prueba con el etilómetro, el conductor tiene derecho a solicitar la asistencia de un abogado defensor. Si los agentes no comunican este derecho al afectado, el procedimiento será declarado nulo. Es decir, la Corte de Casación recuerda que el investigado tiene derecho a la asistencia legal de acuerdo con la Ley de Procedimiento Penal.

demás usuarios de la vía⁵²⁹ cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico⁵³⁰ o hayan cometido una infracción⁵³¹ conforme a lo tipificado en esta ley⁵³².

⁵²⁹ *Sí lo que se pretendía era diferenciar el trato que reciben los conductores de vehículos del resto de los usuarios debía haberse dividido este apartado en dos, uno dedicado a los conductores y otro al resto de los usuarios. Según este apartado los peatones quedan obligados a someterse a estas pruebas no sólo cuando se vean implicados en un accidente sino también cuando cometan una infracción vial. No tiene mucho sentido que se interprete que en toda infracción se someterá al usuario a una prueba de alcoholemia. Así en una campaña municipal para que la gente cruce por los pasos de peatones nos encontraríamos con un volumen muy grande de afectados y se consumirían cientos de boquillas sin sentido. Si se incluyen los menores de edad y estos últimos diesen positivo habría que ponerlo en conocimiento de su familia (véase el art. 15 de la Ley Orgánica 1/1996 de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor).*

De todos modos, es necesario el desarrollo reglamentario de esta norma porque en la actualidad andar o correr ebrio no se sanciona y esa circunstancia tampoco atenúa o agrava la responsabilidad. Esas conductas, en ciertas circunstancias, se denuncian por la LO 4/2025 de protección de la seguridad ciudadana (art. 36.16 y 37.17).

También pueden ser obligados los pasajeros de un automóvil, lo que no es extraño ya que muchas veces son los causantes o cooperadores necesarios de los accidentes del conductor. También puede darse el caso de que no lleven abrochado el cinturón de seguridad o que arrojen una colilla encendida por una ventanilla.

La Voz de Galicia en su edición del 30.05.2017 comenta un incidente en Ourense entre un turismo de autoescuela y otro particular en el que además de destacar que el profesor de la autoescuela dio positivo en drogas y que el conductor del otro vehículo dio positivo en alcohol, destaca que el acompañante que viajaba en el turismo se negó a hacer la prueba de alcoholemia y que por lo tanto fue denunciado.

Los medios franceses se hacen eco el 04.11.2024 de la conducta de un profesor de autoescuela de Villefranche-sur-Saône (Ródano) sometido a un control de alcoholemia mientras acompañaba a un alumno al examen del permiso de conducir. Se le retiró la habilitación para ejercer como profesor.

Ese mismo periódico en su edición del 24.04.2017 había informado de la denuncia a un jinete por circular bajo los efectos del alcohol. En las pruebas obtuvo un resultado de 1,08 y 1,06 mg de alcohol por litro de aire espirado. Como ocupaba más calzada de la necesaria, la Guardia Civil lo denunció y le práctico la prueba de detección de alcohol al haber cometido una infracción al RGCir. Los guardias entregaron el caballo a un familiar del jinete.

*Aunque en el TRLTSV y en el RGCir (art. 20) la presencia de alcohol en sangre o en aire espirado, por encima de las tasas reglamentarias, se considera una infracción muy grave, sin embargo, **ninguna de estas dos normas indica cual es la tasa de alcoholemia que puede tener un peatón, un pasajero, o un conductor de ganado incluidos los jinetes.** Por lo tanto, pareciera que estos usuarios de la vía **debieran ser sancionados** si se niegan a someterse a la prueba de alcoholemia, pero no por la cantidad de alcohol en su organismo. Eso no impediría que fuesen sancionados por la infracción cometida. También el art. 379 del CP sólo se ocupa de los conductores de vehículos de motor y ciclomotores (estos últimos desde el 01.01.2016 han pasado a ser vehículos de motor). En el caso del jinete, éste tiene la obligación de controlar en todo momento a su animal, tal como señala el art. 17 RGCir: “Los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar sus vehículos o animales”. Si no lo consiguiese por cualquier motivo, entonces estaría cometiendo una infracción y si fuese denunciado, se le podría hacer la prueba de alcoholemia, ya que sería una de las personas obligadas (conductor) citadas en el art. 14.2 TRLTSV y en el art. 21.c) RGCir. El art. 23 RGCir, aunque no cita expresamente el término “personas obligadas” es una continuación de los artículos 21 y 22, que, si lo hacen, y por ello las tasas que figuran en ese art. 23 son de aplicación a los conductores de ganado, incluidos los jinetes.*

Si se negase a someterse a las pruebas de detección de alcohol y drogas, habiendo cometido una infracción, el art. 77.c) TRLTSV considera que es una infracción muy grave. También, en el caso del alcohol, el art. 26.2 RGCir, hace referencia a ese mismo artículo y considera que no someterse a las pruebas es una infracción muy grave. Y además el art. 80 TRLTSV, la considera especialmente grave y establece una multa de 1.000 €.

En algunos países se establece que, si un jinete levanta la mano, es para indicar a un conductor que se aproxima, que el animal está asustado y que debe detener el vehículo.

La Instrucción 99/S36, de 24.06.1999 (anterior al RGCir de 2003), de la DGT indicaba que “cuando se trate de un conductor de un ciclo, de un vehículo de tracción animal o de cualquier otro vehículo cuya conducción no esté sometida a autorización administrativa, la tasa máxima permitida será de 0,5 gramos por litro de alcohol en sangre, o de 0,25 miligramos por litro de alcohol en aire espirado”.

⁵³⁰ *Este artículo permitiría someter a pruebas de detección de alcohol y drogas a los pasajeros de un vehículo si éste se viera implicado en un accidente.*

En Canadá, en Quebec, donde la tolerancia es “cero alcohol” para el conductor, está prohibido llevar bebidas alcohólicas abiertas o desprecintadas dentro de un vehículo, incluso esta norma se aplica cuando se bebe parte de una cerveza y luego se vuelve a tapar, aunque no se sanciona por la normativa de tráfico sino por la de tenencia de bebidas alcohólicas. El responsable de que se cumpla esto es el conductor. En otros lugares de Norteamérica

lo que se exige es que el acceso al alcohol dentro del vehículo no esté al alcance de la mano, así, por ejemplo, no se castiga llevar alcohol en el maletero.

La edición digital de la revista "Motorpasion" publica en su edición digital de 25.02.2008 que el 20, de ese mes, un turismo de autoescuela se vio involucrado, sin provocarlo, en un accidente que afectó a otros dos coches y al hacer la prueba de detección de alcohol a todos los implicados en el accidente los agentes comprobaron que el único que presentaba tasas superiores de alcohol a las permitidas era el alumno, y debemos recordar que éste no es el conductor legal, y si lo es el profesor de autoescuela.

El artículo 9.c) del Reglamento Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores, indica que el profesor es "responsable de la seguridad de la circulación"

Incluso se podría pensar que el profesor comete un delito penal como cooperador necesario al colaborar en la ejecución de un hecho penal con un acto sin el cual no se habría efectuado (artículo 28.b) C.P.).

La base para someter a control de alcoholemia al alumno lo encontramos en el art. 14.2) TRLTSV ya que es un "usuario de la vía". Sin embargo, no existe ninguna tasa de alcoholemia para estos usuarios. En cualquier caso, el profesor actuó con notable ausencia de profesionalidad al permitir que un alumno acudiese a clases de conducción en esas condiciones. El alumno al no ser responsable, estaría eximido de culpa.

⁵³¹ Se da el caso de muchos conductores que cometen una infracción y sobre todo que se ven involucrados en un accidente y que abandonan el lugar con la excusa de que se encontraban nerviosos para no someterse a las pruebas de alcoholemia sabiendo que a las pocas horas habrá bajado sustancialmente el nivel de alcohol en su organismo. Se ha dado el caso de que algún conductor ha corrido rápidamente a un bar y ha pedido una copa para luego justificar la presencia de alcohol en su cuerpo, sin embargo, los jueces tienden a desestimar el supuesto nerviosismo de los afectados y los condenan.

En otro caso llamativo comentado por "La Voz de Galicia" el día 05 de marzo de 2015, un conductor fue absuelto porque tras un accidente esperó a la guardia civil bebiendo en un bar y los agentes tardaron dos horas en llegar. Aunque el juez reconoce que el conductor había bebido, estimó que lo había hecho moderadamente en función de diversos testimonios y que la presencia importante de alcohol ahora en aire espirado podía no tener nada que ver con la existente en el momento del accidente.

También los juzgados de lo penal están alertando de la proliferación de falsos testimonios en los juicios por conducción bajo la influencia de alcohol o sin el permiso de conducción. Una sentencia del Juzgado de lo Penal nº 3 de Arrecife de Lanzarote (sentencia 154/2018, de 10 de septiembre), descarta la versión aportada por los testigos en la vista y condena al acusado al dar por cierta la versión de los agentes de la Policía Local. El conductor fue castigado por un delito contra la seguridad vial por conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, en concurso ideal con un delito de conducción sin permiso, y con la agravante de reincidencia. Los testigos se enfrentan ahora a una condena por falso testimonio. Curiosamente uno de los testigos era el taxista contra el que había chocado el conductor y que tras haber aportado pruebas de quien era el conductor, luego se desdijo en el juicio.

⁵³² Este apartado está desarrollado en el art. 21 RGCir y en él se especifica que sólo podrán someter a la prueba de alcoholemia:

- 1) a los conductores implicados en un accidente,
- 2) a aquellos que muestran síntomas de consumo, a quienes son parados en el marco de operaciones preventivas de control de alcoholemia o a aquellos que cometen infracciones a aquel Reglamento. Si un conductor no lleva encima el permiso de conducción comete una infracción, pero no puede ser sometido al control de alcoholemia si no existe también alguna de las causas anteriores.

Si en un accidente en un terreno privado, un tractor causa daños a una persona se le puede someter a pruebas de detección de alcohol en el marco de una investigación penal pero no acogiéndose al TRLTSV.

La Instrucción 08/S-102, de la DGT detalla con gran precisión como deben llevarse a cabo las pruebas para la detección de alcohol y estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas.

⁵³³ Debiera contemplarse en la Ley la posibilidad de efectuar pruebas de detección de alcohol a la persona que viene hacerse cargo de un vehículo inmovilizado, por ejemplo, por alcoholemia del conductor. El art. 25 del RGCir señala que los agentes de la autoridad pueden permitir a otro conductor habilitado la retirada del vehículo cuando éste les ofrezca garantías suficientes, pero no cita expresamente la posibilidad de hacerle pruebas de alcoholemia. Sin embargo, vemos que los agentes pueden comprobar si ofrece "garantías suficientes" y estas garantías pueden consistir en comprobar la vigencia del permiso del conductor sustituto y en que no tiene exceso de alcohol o presencia de drogas en su organismo. El diario digital "El Confidencial" informa el 05.10.2018 que sólo en el plazo de una semana la policía foral de Navarra había tenido que descartar en dos ocasiones distintas a un conductor que venía a sustituir al que conducía un vehículo que había quedado inmovilizado por consumo de drogas, ya que

⁵³⁴ (Obligación de incoar diligencias y levantar atestado en una serie de accidentes viales).

⁵³⁵ (Solicitud de atestado).

⁵³⁶ (Alteración posterior de un atestado).

el sustituto en un caso también tenía presencia de drogas y en el segundo caso las tenía además había dado positivo en alcohol. En ambos casos tuvo que acudir un tercer conductor “limpio” para hacerse cargo del vehículo. Los medios abonados de la agencia de noticias Europ Press informaron que el 10.05.2023 la Guardia Civil de Ourense había interceptado el 5 de mayo a un menor de edad que conducía un vehículo pese a carecer de permiso y que, además, lo hacía bajo la influencia del alcohol. Al joven, que carecía de permiso, lo acompañaba su padre, que no pudo hacerse cargo del coche dado que también estaba ebrio. El padre fue juzgado como cooperador necesario por un delito contra la seguridad vial.

⁵³⁴ El Oficio 17/03/2021 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial exige que se incoen diligencias y se levanten atestados por parte de las policías con funciones de seguridad vial en siniestros viales con víctimas, sin que la mayor o menor relevancia de las heridas entren en la valoración de la posibilidad de confeccionar el atestado (como erróneamente se había planteado en alguna ocasión) y que no se conformen con informes internos, para que de este modo se sustancien en la vía penal.

«Se trata de dar una tutela penal, mucho más sólida y beneficiosa, a las víctimas de modo que sean adecuadamente resarcidas y reparadas tanto en la parte moral como económica».

Los casos que se estipulan son aquellos accidentes con víctimas causados por no guardar la distancia de seguridad; en adelantamientos; cuando se producen importantes excesos de velocidad, por no respetar las preferencias de paso; alumbrado cuando esté totalmente ausente, deficiencias técnicas, en cambios de dirección; los ocasionados por distracciones, fatigas y sueño, conducción bajo los efectos del alcohol o con presencia de drogas en el organismo, los que afectan a los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motoristas). Además, y con carácter general, a todos aquellos en los que se produzcan fallecidos o determinadas lesiones graves con secuelas, como puede ser la pérdida e inutilidad de un órgano o miembro.

La sentencia 473/2021, de 8 de noviembre, de la Audiencia Provincial de Alicante estima que la opinión subjetiva de los agentes intervinientes en el accidente no se correspondía con los datos objetivos del atestado, que adolecía de una serie de defectos pues no consta la toma de declaración a ninguno de los conductores implicados en el siniestro, por lo que se ignora si señalizaron debidamente las maniobras que pretendían realizar, ni a ningún testigo presencial, ni consta que se tomaran mediciones o se practicara pericia alguna por parte de los agentes tendentes a determinar la forma exacta de como ocurrió la colisión. También les reprocha que el croquis no cuadra con los daños que se describen en el atestado.

En este sentido la sentencia destaca que la doctrina jurisprudencial da como prueba válida los datos objetivos contenidos en un atestado, siempre que éste sea objeto de contradicción y aclaración por las partes, pero no alcanza a las apreciaciones subjetivas de los agentes instructores, que se someterán a las reglas generales sobre carga de la prueba y, en especial, a la de testigos.

Debemos también tener en cuenta que desde la Ley Orgánica 11/2022 por la que se reforma el art. 85.2. TRLTSV se exige Atestado Policial en todo siniestro con lesión y obviamente, con fallecidos.

⁵³⁵ Las solicitudes deben dirigirse a la fuerza de tráfico interviniente. Las policías autonómicas con competencia en materia de tráfico o locales pueden aplicar una tasa para ese servicio. En el caso de la ATGC, la solicitud de copia del atestado o informe es gratuita (todavía sigue sin fijarse una tasa), se puede realizar por vía telemática y se solicitará al subsector donde tuvo lugar el accidente.

No se va a entregar un atestado completo, pues, por la ley de protección de datos y otros motivos, se facilita una copia reducida del documento estadístico o informe ARENA, que se cumplimenta a efectos estadísticos para la DGT, y que puede no contener todos los datos necesarios para determinar las responsabilidades en el siniestro vial. Sí se presenta denuncia y a petición del Juzgado correspondiente, a éste, sí se le remitirá un informe o atestado más detallado.

Sí el atestado instruido por siniestro vial ha sido entregado en el juzgado correspondiente, la obtención de una copia debe requerirse a ese Juzgado, y no a la ATGC que se limitará a informar de la fecha y Juzgado en el que fue entregado al pasar a formar parte de un proceso judicial y no administrativo.

⁵³⁶ El TS desestimó en Sentencia 1010/2022 de 12.01.2023 el recurso de casación interpuesto por el acusado, agente de la policía local, contra la Sentencia dictada por la Sala de lo Civil y Penal del Tribunal Superior de Justicia de La Rioja dictada en fecha 8 de octubre de 2022. El agente había destruido parte de un atestado en el que estaba implicada una conocida y se le condena por el delito de infidelidad en la custodia de documentos.

Sí un agente policial realiza cualquiera de las siguientes conductas estaría cometiendo el delito previsto en el art. 413 del Código Penal:

a) Ocultar documentos en un lugar en que sea prácticamente imposible encontrarlos.

3. Las pruebas para la detección de alcohol⁵³⁷ consistirán en la verificación del aire espirado⁵³⁸ mediante dispositivos autorizados⁵³⁹, y **para la detección de la presencia de drogas en el**

b) Guardar documentos con la intención de que no se le de curso legal.

c) No entregar, o dilatar su entrega indefinidamente para que surta efectos.

d) Por ello no es necesario destruirlo físicamente, para que se considere que se ha cometido un delito.

⁵³⁷ Es fundamental formar adecuadamente a los agentes de tráfico por la que sean instruidos en el modo de consignar los datos relevantes en las infracciones y delitos por consumo de alcohol o drogas, así como se deben practicar las pruebas de detección de estas sustancias, ya que dada su naturaleza no pueden ser reproducidas en un momento posterior.

⁵³⁸ Técnicamente es el aire espirado alveolar ya que los etilómetros descartan el aire inicial y registran el aire medio, que se corresponde con el alveolar.

El alcohol que se consume se absorbe y pasa a la sangre. Una vez en la sangre, el alcohol circula por todo el organismo. En los pulmones circula por la red de pequeñas arterias que rodean los alveolos y es ahí donde se traspasa aire alveolar. Este es el alcohol que miden los etilómetros. Por eso todos los “trucos” que se hagan en la boca no consiguen engañar a estos aparatos.

⁵³⁹ Ahora debe tenerse en cuenta la vigente Ley 32/2014 de Metrología, de 22 de diciembre y el Real Decreto 244/2016, de 3 de junio, por el que se desarrolla esta Ley.

En el caso de los cinemómetros y etilómetros evidenciales, hay que ir a la Orden ICT/155/2020, de 7 de febrero, por la que se regula el control metrológico del Estado de determinados instrumentos de medida (BOE núm. 47 de 24 de febrero), con vigencia desde el 24.08.2020.

organismo, en una prueba salival⁵⁴⁰ mediante un dispositivo autorizado⁵⁴¹ y en un **posterior análisis de una muestra salival**⁵⁴² en cantidad suficiente⁵⁴³.

⁵⁴⁰ Es importante la apuesta del TRLTSV por los dispositivos de detección de drogas en saliva, que se han demostrado seguros jurídicamente, poco intrusivos para los conductores y viables desde el punto de vista policial. El artículo 796.1.7) de la Ley de Enjuiciamiento Criminal los incluyó previamente en el ámbito penal, a través de la disposición final 1.4 de la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio que modificó el Código Penal.

La cantidad que se extrae está en torno a 300 microlitros. El test de droga mide el consumo de las últimas 6 horas. La proporción de drogas en la saliva está en relación con la existente en la sangre del sujeto, pero existen excepciones como es el caso del tetrahidrocarbocannabinol (THC) principal componente psicoactivo en el cannabis y en el caso de las benzodiacepinas. Esto supone dificultades para detectar correctamente su presencia en el organismo.

⁵⁴¹ Los aparatos detectores de drogas son homologados por el Centro Español de Metrología u otro Instituto Oficial autorizado por la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC). La ENAC es una asociación sin ánimo de lucro y declarada, según el Real Decreto 1715/2010, como el único organismo dotado de potestad pública para otorgar acreditaciones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento Europeo (CE) nº 765/2008

Véase también Orden JUS/1291/2010, de 13 de mayo, por la que se aprueban las normas para la preparación y remisión de muestras objeto de análisis por el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses.

⁵⁴² Ahora figura en el TRLTSV lo que ya estaba establecido en el apartado 1.7ª), del artículo 796 LECrim, desde la reforma operada por la Disposición final primera de la Ley Orgánica 5/2010, de 23 de noviembre, de modificación del CP. En ese apartado figura:

7ª "Las pruebas para detectar la presencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas en los conductores de vehículos a motor y ciclomotores (estos últimos han pasado a ser vehículos de motor, desde el 01.01.2019) serán realizadas por agentes de la policía judicial de tráfico con formación específica y sujeción, asimismo, a lo previsto en las normas de seguridad vial. Cuando el test indiciario salival, al que obligatoriamente deberá someterse el conductor, arroje un resultado positivo o el conductor presente signos de haber consumido las sustancias referidas, estará obligado a facilitar saliva en cantidad suficiente, que será analizada en laboratorios homologados, garantizándose la cadena de custodia".

Por eso no deja de llamar la atención que el diario digital Vozpopuli en su edición del 15.01.2015 señale que el Gobierno reconoce en un documento remitido a Toni Cantó, entonces diputado de UPyD, que la detección de drogas por saliva no es válida sin una prueba posterior en laboratorio.

Si se planteó esta cuestión en el Congreso seguramente fue porque algunos conductores fueron sancionados sin efectuarse ese análisis posterior en laboratorio y ahora tendrían que anularse las multas impuestas sin esa segunda prueba.

El Juzgado de lo Contencioso-Administrativo nº 1 de Ávila, en Sentencia 60/2023, de 21 de marzo, establece que si bien la primera prueba se considera indiciaria, el resultado vinculante es el obtenido en la segunda, una vez realizado el análisis de la muestra en el laboratorio homologado.

En esta sentencia, frente a la alegación del sancionado de inobservancia de la normativa sobre control metrológico de los equipos utilizados, señala el Juzgado que no es necesario acreditar el sometimiento a dichas normas de los aparatos y equipos utilizados para practicar las mediciones, ni de la indiciaria realizada por el Agente sobre el terreno ni de la analítica del laboratorio.

Argumenta que, en el primer caso, la resolución no se fundamenta en el resultado de una medición que tiene un carácter meramente indiciario y, en el segundo, el control estaría cumplido con el sello de acreditación de la ENAC, que certifica la homologación del laboratorio que realiza el análisis.

Al tratarse de equipos destinados a una determinación cualitativa de sustancias, y con fines exclusivamente de cribado de población, no pueden someterse a la norma metrológica y sólo requieren de certificado de calibración del equipo lector correspondiente, no siendo necesario medir cantidad alguna en el organismo.

Las normas metrológicas solo se aplican a aquellos equipos destinados a la determinación y cuantificación de sustancias en fluidos biológicos, lo que no es el caso.

Tras una primera valoración que da positivo en drogas, que después se confirma con un análisis clínico objetivo, de carácter vinculante, la sanción debe confirmarse porque no es oponible que el equipo no esté sometido a control metrológico.

Confirma también el Juzgado que la infracción se integra solo con la presencia de las sustancias en el cuerpo, sin necesidad de acreditar sus efectos en la conducción.

⁵⁴³ La revista Autobild.es, en su edición digital de 14.01.2019, informa que la Dirección General de la Agrupación de Tráfico remitió una orden a todas las unidades en las que establece que "únicamente se realizarán pruebas de drogas conforme a las instrucciones existentes hasta la fecha en los supuestos de accidentes, infracciones y signos evidentes que deriven en una actuación penal". El motivo, según la orden, es que estaba muy próximo a

⁵⁴⁴ *(Duración de las pruebas de detección de alcohol y drogas).*

concluir el contrato entre la DGT y el laboratorio al que se remitan las pruebas para ser confirmadas. Explica que eso sucede todos los años mientras no se adjudica un nuevo concurso.

⁵⁴⁴ Ni el TRLTSV, ni el RGCir, ni la Ley de Enjuiciamiento Criminal hacen mención alguna a la duración de las pruebas, así como el lugar donde se deben llevar a cabo. La Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona 11709/2016, de 15 de noviembre, no considera desobediencia negarse a acudir a las dependencias policiales para hacer la prueba de alcoholemia si la policía de tráfico en el momento de hacer las pruebas en el lugar de los hechos no cuenta con un alcoholímetro apropiado o éste no funciona correctamente. Las pruebas tienen que durar lo mínimo posible, pero eso va a depender de cada caso concreto.

No obstante, cuando existan razones justificadas⁵⁴⁵ que impidan realizar estas pruebas⁵⁴⁶, **se podrá ordenar**⁵⁴⁷ el reconocimiento médico del sujeto⁵⁴⁸ o la realización de los análisis clínicos que los facultativos del centro sanitario al que sea trasladado estimen más adecuados⁵⁴⁹.

⁵⁴⁵ Falta aclarar cuáles son esas razones justificadas. Está claro que se puede recurrir a los reconocimientos médicos y a los análisis clínicos por razones médicas justificadas (caso de heridos en accidente o supuestos de enfermedades) que impidan la práctica de la prueba de detección de drogas en saliva. También podría darse el caso de que una persona drogada no pudiese salivar lo suficiente precisamente por estar drogada.

Además de en esos supuestos por razones médicas, se puede acudir a los reconocimientos médicos y análisis clínicos en caso de carencia de dispositivos indiciarios de detección de drogas in situ o cuando éstos no estén operativos o no cuente el agente con formación específica. No obstante, ha de limitarse esta posibilidad a los supuestos del art. 21 a), b) y c) del Reglamento General de Circulación (accidente, síntomas evidentes o conducción irregular, e infracción de normas), con exclusión del apartado d) de aquel artículo (programas de controles preventivos).

⁵⁴⁶ Por ejemplo, en caso de accidente con hospitalización. Habría que mandar un oficio al Juzgado de Guardia solicitando mandamiento judicial u oficio para que se realice analítica de las muestras de sangre extraídas con fines terapéuticos, al conductor implicado, al objeto de la determinación de la tasa de alcohol, así como la presencia y cantidad de drogas tóxicas, estupefacientes y psicotrópicos presentes en su organismo. Teniendo que describir de forma precisa los indicios racionales que existen y por los cuales se solicita dicho mandamiento. Asimismo, se envía otro oficio al Hospital o Centro donde haya sido trasladado el conductor solicitando la custodia y conservación en condiciones idóneas, de las muestras de sangre extraídas con fines terapéuticos, y haciendo referencia que se va a solicitar mandamiento judicial para que ordene la práctica de pruebas analíticas sobre dichas muestras, al objeto de la determinación de la tasa de alcohol y la cantidad de drogas tóxicas, estupefacientes y psicotrópicos presentes en su organismo. (Pitutis, en la página web "Guardianes del Asfalto").

⁵⁴⁷ Esta frase debe analizarse en relación con el art. 547 de la Ley Orgánica del Poder Judicial que se ocupa de la función de la Policía Judicial y sobre todo con el art. 282 y ss. de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, que indica que la Policía Judicial debe averiguar los delitos públicos que se cometieren en su territorio o demarcación y practicar, según sus atribuciones, las diligencias necesarias para comprobarlos y descubrir a los delincuentes, y **recoger todos los efectos, instrumentos o pruebas del delito de cuya desaparición hubiere peligro, poniéndolos a disposición de la autoridad judicial.**

Al expresarse de esta forma supone efectivamente que, de no seguir las indicaciones de los agentes, el personal médico y de enfermería estaría desobedeciendo a los agentes de la autoridad. Y es que el art. 26 RGCir, que se ocupa de las obligaciones del personal sanitario, indica que éste debe proceder, cuando sean de aplicación los art. 22.2 (cuando las personas obligadas sufrieran lesiones, dolencias o enfermedades cuya gravedad impida la práctica de las pruebas, el personal facultativo del centro médico al que fuesen evacuados decidirá las que se hayan de realizar) y 23.4 (el interesado decide, en base a su derecho a la prueba de contraste, la realización de los análisis tras completar las dos pruebas evidenciales) RGCir, a la obtención de muestras y su remisión al laboratorio correspondiente, y a dar cuenta, del resultado de las pruebas que se realicen, a la autoridad judicial, a los órganos periféricos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico y, cuando proceda, a las autoridades municipales competentes.

Esta orden debe ser dada por la Policía Judicial en aplicación del art. 796.1.7ª de la LECrim. Recordemos que el art. 13 del RD 769/1987, de 19 de junio, sobre Regulación de la Policía Judicial, establece que todos los ciudadanos vienen obligados a prestar ayuda a la autoridad judicial y sus agentes de Policía Judicial.

La LO 4/2015 de Seguridad Ciudadana en su art. 7.2 dispone que las autoridades y órganos competentes y los miembros de las fuerzas y cuerpos de seguridad podrán recabar de los particulares su ayuda y colaboración en la medida necesaria para el cumplimiento de los fines previstos en esta Ley.

El 30.10.2018 la agencia EFE informó que el Juzgado de Instrucción núm. 2 de San Sebastián absolvió de un delito contra la seguridad vial a un motorista que había tenido en 2016 un accidente y que según la policía, desprendía olor a alcohol, porque la sangre que se usó para la prueba de detección alcohólica le fue extraída sin su consentimiento y sin resolución judicial que supliera esa ausencia de autorización.

⁵⁴⁸ Hubiera quedado más elegante decir "persona", "conductor" o "presunto infractor" en lugar de "sujeto", aunque este término se encuentre en informes policiales.

⁵⁴⁹ La Sentencia núm. 25/2005, de 14 de febrero de la Sala Primera del TC, estableció: "En el caso concreto de las intervenciones corporales, la violación de este derecho puede producirse, no ya por el hecho en sí de la intervención, sino por razón de su finalidad, es decir, porque a través de la práctica de esa prueba se puede obtener una información que el sujeto no quiera desvelar, lo que puede suponer una intromisión añadida en el ámbito constitucionalmente protegido del derecho a la intimidad personal. Ahora bien, ello no quiere decir que el

4. El procedimiento, las condiciones⁵⁵⁰ y los términos en que se realizarán las pruebas para la detección⁵⁵¹ de alcohol⁵⁵² o de drogas⁵⁵³ se determinarán reglamentariamente⁵⁵⁴.

derecho a la intimidad sea absoluto, pues cede ante intereses constitucionalmente relevantes, siempre que el recorte que haya de experimentar se revele como necesario para lograr el fin legítimo previsto, sea proporcionado para alcanzarlo y, en todo caso, sea respetuoso con el contenido esencial del derecho (SSTC 57/1994, de 28 de febrero y 143/1994, de 9 de mayo, por todas). La afectación, por lo tanto, ha de presentar una justificación objetiva y razonable, debiendo recordarse que los requisitos que conforman nuestra doctrina sobre la proporcionalidad, que resultan rigurosamente aplicables, son: que la medida limitativa del derecho fundamental esté prevista por la Ley, que sea adoptada mediante resolución judicial especialmente motivada, y que sea idónea, necesaria y proporcionada en relación con un fin constitucionalmente legítimo (STC 207/1996, de 16 de diciembre)."

Aquí el problema puede presentarse cuando una persona está inconsciente y no da su consentimiento. Se pueden hacer análisis, pero sólo a efectos clínicos ya que para que tuviesen efectos médicos-legales sería necesario su consentimiento, salvo que se subsane esa falta de consentimiento mediante una orden judicial motivada y basada en el principio de proporcionalidad solicitando esa extracción aun estando inconsciente.

⁵⁵⁰ *La Ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la que se modifica el TRLTSV estableció que "En ningún caso el conductor menor de edad podrá circular por las vías con una tasa de alcohol en sangre superior a 0 gramos por litro o de alcohol en aire espirado superior a 0 miligramos por litro".*

En algunos países como es el caso de Alemania está prohibida la presencia de alcohol en el organismo de los conductores noveles o hasta que cumplan 22 años.

⁵⁵¹ *El art. 22 RGCir que se ocupa de la realización de las pruebas de detección alcohólica mediante el aire espirado, no aclara si los agentes pueden exigir al afectado que los acompañe a comisaría para hacerle la prueba, por ejemplo, porque el etilómetro se encuentra en esa dependencia o el que tienen está averiado. Ha habido sentencias contradictorias sobre esta cuestión, que finalmente el TC (fuente de derecho) subsanó en Sentencia 40/2024, de 11 de marzo (BOE núm. 99, de 23 de abril), decidiendo amparar a una conductora condenada por ir borracha al volante de su coche por las calles de Madrid. La Sala Segunda del TC entendió que la Policía Nacional vulneró su derecho de defensa en relación con el derecho a la libertad personal y la presunción de inocencia, recogidos en el artículo 17 y 24 CE. Los agentes solicitaron la presencia de la Policía Municipal para hacerle el test, pero como no pudieron ir, convencieron a la mujer para que los acompañase a comisaría para realizar la prueba. Le dijeron que si no lo hacía podría incurrir en un delito de desobediencia, de modo que emplearon una constante labor de persuasión, dice la sentencia.*

El TC concluyó que el traslado no fue voluntario al haber sido convencida bajo amenaza. De haber acudido libremente, no existiría injerencia alguna en el derecho a la libertad personal de la conductora.

En concreto, la sentencia detalla que «esa libertad, sin embargo, no está presente cuando quien toma una determinada decisión -en nuestro caso, acompañar a los agentes de policía a comisaría- lo hace significativamente presionado por parte de un funcionario público, de forma que no pueda hablarse de plena autodeterminación o de la prestación de un consentimiento libre e incondicionado». Es decir, entiende que la afectada no fue voluntariamente a la comisaría.

⁵⁵² *La sentencia n.º 499/12 de la Sección 5.ª de la Audiencia Provincial de Valencia señaló que "los agentes policiales pueden encontrarse hasta en tres situaciones en las que la diligencia con el etilómetro resultará fallida: una, cuando el sujeto se somete a las pruebas de detección con normalidad pero el alcoholímetro no refleja ningún resultado, en cuyo caso la disposición del sujeto es plena y el hecho de la frustración de la medición ha de atribuirse a defectos intrínsecos del aparato o de la boquilla; otra, absolutamente contraria, cuando el sujeto se niega a soplar tal y como se le conmina, en cuyo caso y salvo supuestos especiales, también parecería evidente que la disposición es nula y la frustración debe imputarse directamente al sujeto; y, una tercera, intermedia, cuando la disposición del sujeto a soplar es disimulada, pues no efectúa el mínimo esfuerzo físico imprescindible para que la prueba llegue a buen fin, supuesto en el que al depender la existencia del disimulo de la cuidada observación debe distinguirse con claridad lo que es sometimiento de lo que no lo es".*

⁵⁵³ *Artículo 28 del RGCir. La Instrucción 2015/S-137 de la DGT señala que "En aquellos casos en que se haya detectado al conductor de un vehículo con presencia de drogas en su organismo, habiéndose constatado igualmente la circunstancia de ir conduciendo el mismo con una tasa de alcohol superior a la reglamentariamente establecida, y los hechos no revistan carácter de delito contra la seguridad vil, se tramitarán dos expedientes administrativos sancionadores, uno por presencia de drogas (art. 27 RGCir) y otro por conducción con tasas de alcohol superiores a las reglamentariamente establecidas (art. 20 RGCir).*

⁵⁵⁴ *Artículos 22, 23 y 24 del RGCir. El art. 22 de este reglamento, que se ocupa de las pruebas de detección alcohólica mediante el aire espirado señala en su apartado 2: "Cuando las personas obligadas sufrieran lesiones, dolencias o enfermedades cuya gravedad impida la práctica de las pruebas, el personal facultativo del centro médico al que fuesen evacuados decidirá las que se hayan de realizar". Es decir, si una persona tuviese traqueotomía y no se le pudiesen hacer las pruebas en aire espirado, sería trasladada a un centro sanitario y si*

5. A efectos de contraste, a **petición del interesado**⁵⁵⁵, se podrán repetir las pruebas para la detección de alcohol o de drogas⁵⁵⁶, **que consistirán preferentemente en análisis de**

se negase a acudir al centro médico o si trasladado se negase a hacer un análisis de sangre el personal sanitario haría constar esta negativa en la solicitud de muestra que acompaña el atestado para que no pudiese alegar que no había sido informado adecuadamente. En el caso de negarse por cualquiera de estas causas se reflejará en el atestado la sintomatología observada y será denunciado por negarse a efectuar las pruebas de detección de alcohol.

En cualquier caso la extracción de sangre se ha de llevar a cabo con respeto a la dignidad de la persona, sin que pueda en ningún caso constituir en sí misma o por la forma de realizarla, un trato inhumano o degradante, aspectos éstos sobre los que pesa una prohibición absoluta (arts. 10.1 y 15 CE).

⁵⁵⁵ *Si el supuesto infractor manifiesta que no puede efectuar la prueba en aire espirado, alegando cualquier dolencia o enfermedad respiratoria, la forma adecuada de proceder es trasladarlo al centro médico correspondiente, y allí realizarle la prueba en sangre (o en saliva), no como contraste, ya que no hay prueba con la que contrastar, sino como primera y única prueba.*

La Ley habla a “petición del interesado” y el RGCir en su artículo 23.3) señala que se le informará del derecho que tiene a contrastar los resultados obtenidos mediante análisis de sangre. Con lo cual el conductor, si no lo hiciese antes, puede solicitar el contraste una vez informado. El problema es que una vez más se produce una discriminación a favor de una persona con recursos económicos frente a otra que carece de ellos y además puede ocurrir que no lleve encima suficiente dinero para el depósito previo del importe del análisis. El que pueda ser acompañado a un cajero, por ejemplo, también afecta al nivel de alcohol en sangre por el tiempo transcurrido en ese trámite. Y pudiera ocurrir que el cajero no funcionase o careciese la persona de suficiente dinero (véase la sentencia absolutoria de la Audiencia Provincial de Madrid de 2012 – Núm. de resolución 777/2012).

Este reconocimiento en el centro sanitario puede ser conveniente en algunos casos, por ejemplo, en el caso de un enólogo ya que después de catar en boca varios vinos puede tener alcohol en el aliento, pero no en el organismo. También se ha producido alguna anécdota con algún sacerdote que, ante la escasez de los mismos, debía misar en varias parroquias y tomaba algo más de vino del que autoriza el RGCir.

⁵⁵⁶ *Debían diferenciarse claramente el alcohol y las drogas, ya que el contraste de la presencia de drogas en el organismo se hace con una muestra de saliva en un laboratorio homologado y eso siempre va a ser posterior a la prueba salival realizada “in situ”. Es decir, normalmente, en el caso de las drogas no se hará una prueba de contraste mediante un análisis de sangre.*

sangre⁵⁵⁷, salvo causas excepcionales debidamente justificadas. Cuando la prueba de contraste arroje un resultado positivo será abonada por el interesado⁵⁵⁸.

⁵⁵⁷ Cuando las mediciones del etilómetro han resultado fallidas por la exclusiva voluntad del requerido, no existe obligación por parte de los agentes de ofrecer la prueba de contraste de análisis de sangre, orina o cualquier otra, incluso aunque fuera solicitada directamente por el propio conductor. Conforme al art. 22.1) del RGCir, la norma general para la realización de pruebas de alcoholemia no es la de practicar, de entre todas las posibles, aquella que el requerido elija por sí mismo o decidan los agentes, como por ejemplo en el caso de que el afectado padezca una enfermedad respiratoria que le impida practicar la prueba con las garantías exigibles o en el que se comprueben "in situ" evidentes defectos en el aparato como el arrojar resultados incompatibles o no dar evidencia alguna pese a la disposición del que sopla, podrán los agentes practicar otro tipo de pruebas (SAP 3ª de Girona núm. 682/2002, de 14 de octubre).

El análisis de sangre **solo puede realizarse a petición del interesado** cuando éste ha completado las dos pruebas con el etilómetro de precisión, que consisten en insuflar aire dos veces por cada prueba. Por lo tanto, una prueba en el etilómetro de precisión es el resultado final de dos pruebas parciales, no obstante, este resultado final no es la media de esas dos pruebas, sino el resultado de la prueba más baja.

Pasada la primera prueba con el etilómetro y tras, al menos, diez minutos, el requerido a la prueba de alcoholemia deberá obligatoriamente a someterse a la segunda prueba, normalmente si aquella arrojó un resultado positivo. En caso de que se negase debería ser denunciado por superar la tasa haciendo constar que se niega a la segunda prueba, pero en ningún caso podrá solicitar contraste alguno con análisis de sangre u otros relacionados, pues ese derecho es cuando se ha sometido por completo a ambas pruebas del etilómetro.

El Juzgado de lo Contencioso-Administrativo núm. 2 de Santa Cruz de Tenerife, en sentencia de 14.05.2023, anuló una multa de 500 euros y 4 puntos del carnet por no haberse respetado el tiempo de 10 minutos entre la primera prueba realizada, y la segunda, que es la de contraste (tiempo mínimo exigido por el art. 23.2 RGCir). No fue válida por unos segundos.

La segunda prueba con el etilómetro puede dar resultados ligeramente distintos porque la curva de la alcoholemia varía lentamente con el paso del tiempo. Entre ambas pruebas nada impide que el afectado pueda beber agua o hacer ejercicio.

Una respuesta del Subdirector General de Normativa y Recursos de la DGT, de 17.12.2007 indica que si entre la primera y segunda prueba del etilómetro hay diferencias y en una de ellas el nivel de alcohol está por debajo de lo exigido para que exista infracción administrativa, se aplicará el principio de "in dubio pro reo" y no se le denunciará.

En casos muy excepcionales en los que es imposible realizar la prueba de alcoholemia por aire espirado, como cuando una persona es incapaz de insuflar el volumen de litros de aire preciso para completar la prueba, se considera negativa y el denunciado deberá justificar esa incapacidad en el juzgado.

Es decir, es el conductor el que debe acreditar la enfermedad o padecimiento físico que supuestamente le impediría realizar la prueba de alcoholemia (sentencias núm. 1.047/04 de 14 de diciembre y núm. 138/05 de 11 de abril de la Sección 1.ª de la Audiencia Provincial de Lleida), y desde luego, la relación entre la enfermedad alegada y la supuesta incapacidad de soplar eficazmente, ... Sólo una dolencia gravísima, por otro lado, podría impedir el mínimo soplido necesario para la realización de la prueba. Los aparatos que se utilizan disponen de unos sensores que producen una reacción específica en presencia de alcohol en el aire, y, además, presentan una baja resistencia al soplido, posibilitando realizar pruebas incluso con un volumen respiratorio bajo; otra cosa es que de forma intencionada no se introduzca el mínimo aire preciso, tal y como explica la Magistrado de lo Penal que se produjo en el caso de autos".

Si la persona se encuentra mal, lo finge o se muestra muy poco colaboradora, por norma general los agentes no solicitan una orden judicial que permita extraerle sangre ya que esta medida se considera excesiva.

Inicialmente sería requerido para efectuar un análisis de sangre para verificar los gramos por litro de sangre.

El Faro de Vigo en su edición del 13.06.2017 informa que, en los controles efectuados en las proximidades de Santiago, resultó positivo en alcoholemia el conductor de un turismo que en la primera prueba arrojó un resultado de 1,22 miligramos de alcohol por litro de aire espirado y la segunda "no fue capaz a realizarla", al quedarse dormido en el desarrollo de la misma, por lo que tuvo que "ser despertado por el componente del Equipo de Atestados que le practicaba la prueba".

Si no colaborase, la persona sería imputada por negarse a someterse a las pruebas y si se acudiese con ella a un centro sanitario, el agente acompañaría la denuncia con los correspondientes partes médicos.

Hay que recordar que la negativa a someterse a las pruebas es un delito más agravado que realizar la propia prueba, ya que en el primer caso se suman las penas de prisión a la privación del derecho a conducir.

⁵⁵⁸ Es decir, si vuelve a dar positivo en el centro sanitario, el infractor deberá abonar el coste de las pruebas. Al interesado se le exige, aunque no esté previsto en la Ley, un depósito para responder del posible pago y

⁵⁵⁹ (Contradicción entre la prueba inicial y la prueba de contraste).

⁵⁶⁰ (Consumo de drogas y despido disciplinario del conductor).

actualmente es de unos 200 o 300 €. Este depósito está contemplado en el artículo 23.4) del RGCir donde no se aclara si el depósito queda en manos de los agentes de tráfico, del juzgado o del centro sanitario.

Teniendo en cuenta que la medición por etilómetro es científicamente menos fiable que la hematológica, si el interesado no dispone de dinero o no puede disponer del mismo en un período de tiempo que no altere significativamente los resultados, e insiste en efectuar la prueba de contraste, se debe proceder igualmente a efectuar la prueba en sangre. En ese caso será el hospital quien emitirá una factura y tratará de cobrar la deuda. No se consideraría indefensión si se efectuasen las pruebas con el etilómetro y los agentes reflejasen en el acta de forma contundente unos síntomas que no dejaran dudas razonables sobre la situación psicofísica del conductor. Véase la sentencia 777/2012 de la Audiencia Provincial de Madrid de la que fue ponente Jesús Fernández Entralgo.

La Instrucción 14/S-134, de 09.07.2014, de la DGT sobre “Denuncia, sanción y detracción de puntos en infracciones de alcohol”, dispone: “En aplicación de la normativa citada, para poder formular denuncia por infracción al artículo 20 del Reglamento General de Circulación, el agente de la autoridad encargado de la realización de la prueba de alcoholemia deberá tener en cuenta el error máximo permitido que se contiene en el cuadro del presente escrito. En caso de que, al tener en cuenta este error máximo permitido, la tasa que arroje el etilómetro no llegue a los límites descritos en el cuadro, no procederá formular denuncia.

En los casos en los que, si proceda la formulación de la denuncia, los agentes deberán consignar, en el boletín y en la documentación complementaria, siempre la tasa que arroje el etilómetro, que es la que se refleja impresa en los tickets, nunca la tasa corregida, toda vez que el artículo 74.3.a) del texto articulado establece que en las denuncias de los agentes deberá constar, entre otros, “**la infracción presuntamente cometida**”. En este sentido, debe tenerse en cuenta que el resultado que consta en los tickets es la prueba real de la infracción que se imputa, y ello no debe nunca generar confusión ni inseguridad jurídica a las partes intervinientes en el procedimiento.

⁵⁵⁹ El 14.07.2019 el periódico “El Mundo” informa que un juzgado de lo contencioso administrativo de Pontevedra absolvió a una conductora que había dado positivo en consumo de metanfetamina en la prueba inicial y de cannabis y cocaína en la prueba de contraste en laboratorio. Esa contradicción, junto con otras pruebas, hicieron que el magistrado estimase que no se respetó la presunción de inocencia.

⁵⁶⁰ El Juzgado de lo Social Nº 5 de La Coruña dictó sentencia en fecha 2 de julio de 2020, sobre despido, estimando la pretensión formulada por el trabajador contra su despido disciplinario por dar positivo en un test de cocaína mientras conducía el vehículo de la empresa. El Juzgado de lo Social de A Coruña había declarado la nulidad del despido por vulneración de la garantía de indemnidad (protección para los trabajadores que han reclamado ante una empresa). La Sentencia fue recurrida por la empresa y la Sala de lo Social del Tribunal Superior de Justicia de Galicia, en sentencia de 18 de enero de 2021, estimó el recurso interpuesto por la empresa y revocó la sentencia impugnada.

El conductor, dentro de su jornada de trabajo, y realizando las labores propias de conducción del vehículo asignado por la empresa, había sido sorprendido por la Guardia Civil que le practicó una prueba consistente en un test de presencia de drogas en el organismo (THC). Una vez recabados los resultados, se concluyó que era positivo en cocaína. Por ello fue denunciado y se le propuso una multa de 1.000 € y la pérdida de 6 puntos, que fue confirmada por la Jefatura Provincial de Tráfico. En base a esta denuncia, el trabajador fue despedido disciplinariamente y la empresa alegó como causa la comisión de una falta muy grave por transgresión de la buena fe contractual y deslealtad o abuso de confianza, conforme al art. 44.5 del II Acuerdo General para las empresas de transporte de mercancías por carretera, así como en el art. 54.2.d) del Estatuto de los Trabajadores (ET). El TSJ, en suplicación, sostenía que había quedado probada la conducta del trabajador. Entiende la sala que dichos hechos constituyen en sí mismos falta muy grave en el art 44.5 del Acuerdo y del art 54.2 ET al quedar demostrado que el actor incurrió en una conducta desleal con su empresa, grave y culpable, con clara transgresión de la buena fe contractual, merecedora de la máxima sanción.

Ante la contradicción en las sentencias, el trabajador interpuso recurso de casación para la unificación de doctrina. El Tribunal Supremo entendió que la contradicción entre las sentencias comparadas es inexistente al ser diferentes los supuestos fácticos y las circunstancias valoradas, así como los convenios de aplicación. En este sentido, la Sala ha declarado reiteradamente que “...la calificación de conductas a los efectos de su inclusión en el artículo 54 del Estatuto de los Trabajadores, no es materia propia de la unificación de doctrina ante la **dificultad de que se produzcan situaciones sustancialmente iguales, ya que en los casos de calificación de los despidos como procedentes o improcedentes la decisión judicial se funda en una valoración individualizada de circunstancias variables, que normalmente no permite la generalización de las decisiones** fuera de su ámbito específico.” En consecuencia, la sala inadmitió el recurso de casación para la unificación de doctrina interpuesto por el trabajador, **declarando** la firmeza de la sentencia recurrida.

⁵⁶¹ El Anexo I del TRLTSV define a "conductor" como "la persona que maneja el mecanismo de dirección o va al mando de un vehículo, o a cuyo cargo está un animal o animales" y el art. 3 RGCir, respecto a los conductores, señala: "1. Se deberá conducir con la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto al mismo conductor como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía. Queda terminantemente prohibido conducir de modo negligente o temerario"

El art. 14 TRLTSV señala con claridad que con la **simple presencia de drogas** en el organismo está prohibido conducir. En lo que se refiere al alcohol, este artículo sólo impide circular por las vías a los **conductores de vehículos** con índice de alcoholemia superior al permitido, **mientras que los demás usuarios de la vía** no se ven afectados por esta prohibición. No se puede sancionar, de acuerdo con este artículo, a un peatón que camina ebrio o drogado si no comete una infracción o se ve implicado en un accidente. Es decir, si un peatón camina borracho por una acera con riesgo de que en cualquier momento pueda invadir la calzada, un agente no cuenta en el TRLTSV con la posibilidad de adoptar la medida cautelar de impedirle que continúe su camino y sólo podrá actuar si finalmente el peatón se introduce en la calzada, ya que estaría cometiendo una infracción, con el riesgo de que pudiese provocar un accidente. En este caso concreto, el agente podría utilizar, para intervenir, el art. 37.17) de la L.O. 4/2015, de Protección de la Seguridad Ciudadana, que sanciona perturbar gravemente la tranquilidad ciudadana habiendo consumido bebidas alcohólicas.

Si nos fijamos en el contenido de los art. **10 TRLTSV** (en singular) y al **art. 2 RGCir** (en plural), ambos señalan: "El (los) usuario(s) de la vía está(n) obligado(s) a comportarse de forma que no entorpezca(n) indebidamente la circulación ni cause(n) peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas, o daños a los bienes". Pero, un usuario, si no **"causa"** un peligro, un perjuicio o molestias innecesarias sigue sin tener prohibido circular, salvo que estuviera especificada una prohibición expresa para determinados usuarios.

Por otra parte, el **art. 20 RGCir** sólo se ocupa de las tasas de alcohol en los conductores de vehículos y por ello no establece la tasa de alcoholemia de los conductores de ganado, incluidos los jinetes, peatones y pasajeros, lo que parecería que a estos usuarios no se les pueda denunciar por ir bebidos, porque no tienen una tasa "reglamentaria" a partir de la cual cometen una infracción.

El **art. 21 RGCir** que se ocupa de las personas obligadas a someterse a las pruebas de detección de alcohol, se refiere inicialmente sólo a los conductores de vehículos a los que obliga siempre a someterse a las pruebas, pero seguidamente señala que **"cualquier usuario"** debe someterse a dichas pruebas si se ve implicado como posible responsable en un **accidente de circulación**.

Vemos que este **art. 21 RGCir** desarrolla, solo parcialmente, lo dispuesto en el **art. 14 TRLTSV**, ya que este último es más exigente al obligar a someterse a las pruebas de detección a **"los demás usuarios de la vía" no sólo cuando se vean implicados en un accidente** sino también cuando hayan **cometido una infracción**.

El **art. 22 RGCir** establece que las pruebas de detección se realizarán con etilómetros autorizados oficialmente y al igual que el art. 21 RGCir, habla de "personas obligadas". El **art. 23 RGCir**, aunque no cita expresamente el término "personas obligadas" es una continuación de los anteriores y establece los niveles de alcohol máximos en sangre y aire espirado a partir de los cuales se comete una infracción administrativa y ya vimos que si un usuario comete una infracción o se ve implicado en un accidente (**art. 14 TRLTSV**) tiene que someterse a estas pruebas.

El **art. 24 RGCir** expone como debe actuar el agente de la autoridad cuando detecte que el conductor supera los niveles máximos de alcohol permitidos.

Respecto a las drogas, el **art. 27 RGCir** sólo menciona la **prohibición de circular con presencia de drogas en el organismo a los conductores de vehículos**. Es decir, pareciera que no se debe denunciar por la legislación de tráfico, a los pasajeros, a los peatones, a los conductores de ganado, incluidos los jinetes, o a los alumnos de autoescuela acompañados por un profesor, por la presencia de drogas en su organismo.

Es el **art. 28.1.b) RGCir**, a través del **art. 21 RGCir**, el que **amplía la prohibición a:**

- a) **A cualquier usuario de la vía o conductor de vehículo** cuando se hallen implicados en algún **accidente de circulación**. Si no estuviese implicado como posible responsable, el primer párrafo del art. 21 RGCir también obliga a los conductores a someterse a las pruebas.
- b) A quienes **conduzcan cualquier vehículo con síntomas evidentes**, manifestaciones que denoten o hechos que permitan razonablemente presumir que lo hacen bajo la influencia de drogas.
- c) **A los conductores que sean denunciados por la comisión de alguna de las infracciones** a las normas contenidas en el Reglamento General de Circulación.
- d) A los que, con ocasión de **conducir un vehículo**, sean requeridos al efecto por la autoridad o sus agentes dentro de los programas de controles preventivos de consumo de drogas ordenados por dicha autoridad.

Es decir, **en el Reglamento General de Circulación**, sólo quedan exentos: **los peatones, los pasajeros, los conductores de ganado, incluidos los jinetes, y los alumnos de autoescuela** de la prohibición de circular con presencia de drogas en el organismo, siempre que **no presenten síntomas, no se hallen implicados** en un

accidente de circulación o bien, cuando sin presentar síntomas, se nieguen a someterse a un control preventivo de consumo de drogas. Si no se dieran estas circunstancias y fueran parados **fuera** de un programa de control preventivo de drogas, **parecería** que **no podrían ser denunciados** por la normativa de tráfico y **no se les podría hacer el drogotest**.

Pero el art. 77.c) TRLTSV, amplía de nuevo los tipos de usuarios que no pueden circular con presencia de drogas en el organismo, al señalar que **no se puede conducir** con presencia de drogas en el organismo y no diferencia a los que conducen un vehículo, de los conductores de ganado, incluidos los jinetes.

Figura esto también en el art. 28.1 RGCir: “d) La autoridad competente determinará los programas para llevar a efecto los **controles preventivos para la comprobación** de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas en el organismo de **cualquier conductor**”.

Este último artículo permite que se puedan hacer controles preventivos a **cualquier tipo de conductor** para ver si conducen con presencia de drogas en el organismo.

Con lo cual sólo quedarían excluidos quienes no sean conductores, es decir, los peatones, los pasajeros y los alumnos de autoescuela.

Esto se ve ratificado en el **art. 26.2 (alcohol) y 28.2 (drogas) del RGCir**, ya que se solo se ocupan de los conductores: “Las infracciones a las distintas normas de este capítulo, **relativas a la conducción** habiendo ingerido bebidas alcohólicas o a la obligación de someterse a las pruebas de detección alcohólica, tendrán la consideración de infracciones muy graves ...”.

Vemos pues que dado que los usuarios de la vía, excepto los conductores, no tienen ninguna prohibición de circular si tienen presencia de alcohol o drogas en el organismo, sólo serán sancionados, **por la normativa de tráfico**, por haber cometido una infracción de tráfico o verse implicados en un accidente y negarse, en ambos casos, a someterse a las pruebas de detección, pero nunca por el nivel de alcohol o por la presencia de drogas en su organismo.

Tal como señala el Magistrado del Tribunal Supremo Vicente Magro Servet, en “diariolaley” en el caso de que el vehículo esté detenido y aparcado correctamente no se puede asegurar en ningún caso que cuando llegó a ese lugar con el vehículo hubiera ingerido con carácter previo bebidas alcohólicas, ya que bien pudo hacerlo después de haberlo estacionado y luego dirigirse a su vehículo y quedarse dormido en el mismo. En este caso no podría someterse al conductor a la prueba de alcoholemia, ya que no existe esa seguridad de que antes lo había conducido bajo esa influencia, y no puede presumirse contra el reo que haya conducido antes de aparcar. Pero si el vehículo está detenido de forma irregular resulta evidente que iba circulando antes de detenerlo, por lo que es válido llevar a cabo la prueba de alcoholemia.

Ha habido una gran polémica por la Instrucción del Ministerio del Interior (7/2025), relativa a la intervención policial en vehículos estacionados donde se consume droga, por basarse en la cita de dos sentencias del Tribunal Supremo, una de 1999 y otra de 2013, que en opinión de Carlos Berbell, director de la publicación online “Confilegal” en la edición de 10.05.2025, están desfasadas y fuera de contexto. Porque según él, la jurisprudencia actual avala registros sin orden judicial en estos supuestos. Se apoya en el magistrado Vicente Magro Servet, que en esa misma publicación estima que “es evidente que el principio de la inviolabilidad domiciliaria no le afecta por no suponer un registro en el mismo un ataque a la privacidad si se está llevando a cabo en el pleno ejercicio de las funciones policiales, como lo es la investigación de un delito, o infracciones administrativas recogidas en la LO 4/2015 de seguridad ciudadana, por cuanto un vehículo de motor no es “un escudo domiciliario” que exige una resolución judicial o el consentimiento del afectado.

Podrían ser sancionados, en casos concretos, por los art 36.16 (drogas) y 37.17 (alcohol) de la Ley Orgánica 4/2015, de protección de la seguridad ciudadana.

Es evidente, continua el magistrado, que si los agentes policiales pueden acceder a un inmueble en supuestos de flagrancia cuando se tienen razones de que se está cometiendo un delito, y pueden hacerlo ni tan siquiera exigiéndose una orden judicial, con mayor razón es evidente que se puede registrar un vehículo, que no requiere en modo alguno orden judicial alguna para su registro, y al que se puede acceder por las Fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado para el registro de personas que estén en su interior si se detecta, por ejemplo, el consumo de drogas o la comisión de un delito.

Parece que el Ministerio del Interior quiere regresar a épocas ya pasadas en las que era común que delincuentes buscaran refugio en iglesias, lo que se conocía como “asilo eclesiástico” o “acogerse a sagrado”. Esta práctica, que perduró hasta el siglo XX, les otorgaba protección ante la justicia civil y les permitía evitar castigos. El vehículo particular sería “lugar sagrado” inviolable.

Finalmente señalar que el art.80.2.a) de esta ley (TRLTSV), establece que cuando el conductor circule con una tasa de alcohol que supere el doble de la permitida, se le impondrán 1.000 € de multa. Aquí también se deben aplicar los márgenes de corrección de los etilómetros, tal como lo refleja la sentencia 89/2021, de 31 de marzo, del juzgado núm. 3 de lo Contencioso Administrativo de Pontevedra que estimó que hay que tener en cuenta el margen de error de hasta el 7,5% establecido en cada caso en la Orden ITC/3707/2006, de 22 de noviembre.

El personal sanitario está obligado⁵⁶², en todo caso, a dar cuenta del resultado de estas pruebas al Jefe de Tráfico⁵⁶³ de la provincia donde se haya cometido el hecho o, cuando proceda, a los órganos competentes para sancionar de las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, o a las autoridades municipales competentes⁵⁶⁴.

⁵⁶⁵ (Bebidas energéticas).

⁵⁶⁶ (Presencia combinada de alcohol y drogas en el organismo).

Siendo diferente ese margen según el aparato etilómetro empleado en la medición sea nuevo, según sea su fecha de puesta en funcionamiento, y también para el caso de que haya sido objeto de algún tipo de reparación. **Esta Orden fue derogada y sustituida por la Orden ICT/155/2020, de 7 de febrero.**

El art. 379.2 CP considera delito conducir con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro. Sin embargo, muchas veces esas cifras acaban convirtiendo el delito en infracción administrativa, al aplicarle los factores de corrección a los etilómetros. Así no sería delito hasta 0,65 en los etilómetros nuevos y 0,66 en los que tengan más de un año de antigüedad.

Al final de este Tomo II, puede verse un trabajo como afectan legal y reglamentariamente el alcohol y las drogas a los distintos usuarios de las vías y se puede ver un diagrama realizado por Jordi Morales Dumanjó, sobre la negativa, sin síntomas, a someterse a las pruebas de detección de alcohol y drogas. Conviene destacar que conducir con síntomas es delito y aún se debería añadir el delito de negarse a someterse a este tipo de control.

⁵⁶² El Juzgado de Instrucción núm. 003 de Vigo, en Sentencia por Diligencias Previas Procedimiento Abreviado 2450/2010 ante la solicitud de la policía judicial de datos sin mandamiento judicial o requerimiento previo del Ministerio Fiscal y la negativa de los médicos a proporcionarlos ya que entendían que debían remitirlos al juzgado, señala que el artículo 22.2 de la LOPD habilita a los miembros de la Policía Judicial para la obtención y tratamiento de los datos requeridos siempre que: a) quede debidamente acreditado que la obtención de los datos resulta necesaria para la prevención de un peligro real y grave para la seguridad pública o para la represión de infracciones penales y que, tratándose de datos especialmente protegidos, sean absolutamente necesarios para los fines de una investigación concreta; b) que se trate de una petición concreta y específica; c) que la petición se efectúe con la debida motivación y d) que los datos sean cancelados cuando no sean necesarios para las averiguaciones que motivaron su almacenamiento.

Aunque el artículo 11.2 d) de la LOPD indica que los destinatarios son el Ministerio Fiscal o los Jueces o Tribunales, dado que Policía Judicial debe remitirles estos datos, la cesión de esos datos tiene amparo en la LOPD.

En la Sentencia se aclara que, aunque se ha producido desobediencia a los agentes de la autoridad no se aprecia delito ya que estos últimos no informaron a los médicos que podían incurrir en un delito de desobediencia grave del artículo 556 del Código Penal, pero si reputa como falta (las faltas han pasado a ser delitos leves) el hecho que dio lugar a las diligencias previas.

⁵⁶³ Dada la tendencia actual en materia lingüística, tendría que decir “al Jefe o a la Jefa” o sustituir el término por “a la persona que esté a cargo de la Jefatura de Tráfico”.

⁵⁶⁴ La muestra se suele remitir, acompañada de un escrito, al Delegado Provincial de Sanidad, aportando los siguientes datos:

- Identificación de la muestra con el nombre de la persona a la que pertenece.
- Fecha y hora de la toma de muestra.
- Indicando que en la desinfección de la piel no se ha empleado alcohol, tintura de yodo ni otros disolventes con fracciones volátiles.
- Porcentaje de alcoholemia en sangre.
- Sistema de conservación hasta la remisión al Laboratorio.
- Cargo o institución a los que remitir los resultados.

⁵⁶⁵ Ni la ley ni los reglamentos se ocupan de la influencia de las bebidas energéticas en la conducción. Un estudio de la revista “Alcoholism: Clinical and Experimental Research” de noviembre de 2016 titulado “Energy drink uses patterns among young adults: Associations with drunk driving”, observó que los jóvenes que consumen bebidas energéticas solas o mezcladas con alcohol tienen más probabilidades de conducir bajo los efectos del alcohol.

⁵⁶⁶ El TRLTSV no aclara adecuadamente en lo que supone conducir, al mismo tiempo, con drogas y alcohol en el organismo. Cuando la infracción por alcoholemia no es penal (superar 0,60 mg/l, superar 0,40 mg/l tras siniestro o infracción o presentar síntomas evidentes) o la presencia de drogas no presenta síntomas evidentes se queda en infracción administrativa.

CAPÍTULO II

Circulación de vehículos⁵⁶⁷

⁵⁶⁸ (Circulación invernal).

Por ejemplo, la ley del Estado federado de Nueva York, diferencia la conducción con alcohol, con drogas y con la combinación de ambas sustancias.

La Instrucción 08/S-102, de la DGT, de 29.09.2008 detalla como proceder cuando hay consumo simultáneo de drogas y alcohol.

Es una infracción distinta en cada caso. El art. 77 c) TRLTSV considera muy grave: “c) Conducir con tasas de alcohol superiores a las que reglamentariamente se establezcan, o con presencia en el organismo de drogas” y el Anexo II TRLTSV también diferencia ambas infracciones, castigando al conductor con la pérdida de 4 o 6 puntos en el caso del alcohol y 6 cuando hay presencia de drogas en el organismo.

El 13 de julio de 2021 se presentó a los medios la Memoria de hallazgos toxicológicos en víctimas mortales de accidentes de tráfico, publicada por el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (INTCF), donde figura que, en 2020, del total de 597 conductores fallecidos en accidente de tráfico y sometidos a autopsia y análisis toxicológico, 291 (48,7%) arrojaron resultados positivos a alcohol, drogas de abuso y/o psicofármacos, un 3,2% más que en 2019.

⁵⁶⁷ Este Capítulo abarca los arts. 15 al 44 y es desarrollado en los arts. 29 a 113 RGCir.

⁵⁶⁸ Se echa de menos en el TRLTSV y en el RGCir que no haya ningún artículo dedicado específicamente a la conducción invernal y sólo existe información al ocuparse de ciertas señales como la S-21 (transitabilidad en tramo o puerto de montaña) y sus variantes que figura dentro del Anexo I RGCir. Por otra parte, la palabra “hielo” no aparece en la Ley y solamente la encontramos en el RGCir en la señal P-34 (pavimento deslizante por hielo o nieve). Otras señales relacionadas con la vialidad invernal son la R-412 y la R-412.b) que se ocupan de las cadenas y neumáticos para nieve. No se entiende muy bien el motivo de esta ausencia, ya que vemos como el RGCir le dedica, por ejemplo, el art. 123 a la conducción nocturna. Donde si encontramos información es en la Norma 8.1.IC sobre señalización vertical de la Instrucción de Carreteras, cuyo punto 7.21, está dedicado a la vialidad invernal y donde además de recomendar el uso de señalización variable, figuran carteles de tráfico no sólo informando, sino incluso limitando o prohibiendo la circulación según condiciones del asfalto (nevado-helado) a algunos vehículos o incluso a todos.

Tengase en cuenta que las señales S-21, S-21.1 a,b,c,d y e indican que para circular es obligatorio el uso de cadenas o **neumáticos especiales a una velocidad máxima de 30 km/h**. Estas señales están complementadas con las S-21.2 a,b,c y d y S-21.3 a y b. Recordemos que las señales R-412 y 412.b) que figuran en el Anexo I RGCir prohíben, en calzadas nevadas, proseguir la marcha sin cadenas para nieve, neumáticos de invierno u **otros dispositivos autorizados**, que actúen al menos en una rueda a cada lado del mismo eje motor. Esta exigencia también figura en el art. 12 del RGV. Este último reglamento señala en su Anexo VII, apartado 5 que “Si se utilizan neumáticos especiales de nieve, éstos irán marcados con la inscripción M + S, MS o M & S (Mud y Snow – Barro y Nieve), y deberán tener una capacidad de velocidad, bien igual o superior a la velocidad máxima prevista para el vehículo, bien no inferior a 160 Km/h si la velocidad máxima del vehículo es superior a ésta.”

Pero el RGV ha quedado modificado por el Reglamento núm. 117 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE): Disposiciones uniformes relativas a la homologación de neumáticos por lo que se refiere a las emisiones de ruido de rodadura, a la adherencia en superficie mojada y/o a la resistencia a la rodadura. En este Reglamento publicado en el DOUE, el 12.08.2016, figuran los conceptos de “neumático de nieve” y “Neumático de nieve para uso en condiciones extremas de nieve”.

Es decir, si es poca nieve se pueden usar los “M+S” pero si hay mucha nieve, para que puedan sustituir a las cadenas, deben contener además de estas letras, el “símbolo alpino”. El Reglamento de la CEPE define al «Neumático de nieve» como el neumático cuyo dibujo, composición de la banda de rodadura o cuya estructura han sido concebidos específicamente para proporcionar en condiciones de nieve un comportamiento mejor que el de los neumáticos normales en cuanto a la capacidad de iniciar o mantener el desplazamiento del vehículo y al «Neumático de nieve para uso en condiciones extremas de nieve» al neumático de nieve cuyo dibujo, composición de la banda de rodadura o cuya estructura han sido concebidos específicamente para su utilización en condiciones extremas de nieve. En el Apéndice 1 del reglamento aparece el “símbolo alpino” indicando que la base y la altura serán, como mínimo, de 15 mm cada una.



⁵⁶⁹ (Circulación en condiciones extremas de calor).

Sección 1.ª Lugar de la vía⁵⁷⁰

Artículo 15. Sentido de la circulación.

Como norma general⁵⁷¹ y muy especialmente⁵⁷² **en las curvas y cambios de rasante de reducida visibilidad⁵⁷³, el vehículo circulará en todas las vías objeto de esta ley por la**

La sigla 3PMSF corresponde a la denominación «3 Peak Mountain Snow Flake» y se representan con el icono de una montaña de 3 picos y un copo de nieve en su interior. Todos los neumáticos que llevan este dibujo en su flanco exterior han sido homologados para su uso en las condiciones más adversas.

Aunque las cadenas se montan sólo en el eje motriz, en el caso de los neumáticos de invierno deben montarse en las cuatro ruedas.

Las cadenas proporcionan capacidad de tracción, pero la estabilidad en el eje que no las lleva instaladas continúa siendo precaria. Sobre la capacidad de frenada, debemos tener en cuenta que a 30 km/h sobre nieve, para detener el coche con cadenas se puede necesitar más del doble de metros que si se llevan neumáticos de invierno.

No se deben utilizar los neumáticos de invierno en verano porque ofrecen peor rendimiento y se desgastan antes.

El poco interés mostrado por el TRLTSV y el RGCir se suple con documentos internos de la DGT como el Escrito Directriz MOV 2025/10: Campaña de vialidad invernal 2025-2026 (11.11.2025).

⁵⁶⁹ Al igual que en el caso de la conducción invernal, también se echa de menos un artículo dedicado a la conducción en condiciones extremas de calor. El calor excesivo puede poner en riesgo a niños o animales dejados en el vehículo y produce fatiga e inquietud si no se dispone de aire acondicionado, climatizador o están averiados. El diario ABC informa el 02.07.2019 que, según el RACE, la ola de calor que sufrió entonces España, hizo que, entre el miércoles y el domingo, los conductores españoles padeciesen un 16% más de problemas relacionados con sus vehículos. Las baterías sumaron el mayor número de incidencias totales, seguidos de los neumáticos y los avisos del motor.

⁵⁷⁰ Es difícil de comprender como se permite que los ciclistas, los conductores de VMP o los conductores de vehículos de tracción animal puedan circular por las vías públicas sin haberse comprobado previamente, por parte de las autoridades de seguridad vial que tienen unos conocimientos mínimos de la normativa y de las señales que les afectan. Tengamos en cuenta que los ciclistas mayores de 14 años pueden circular por el arcén de las autovías salvo que esté expresamente prohibido.

⁵⁷¹ Debía aclarar que este artículo se desarrollaría reglamentariamente y también debían figurar aquí las excepciones, que se encuentran dispersas en otros artículos. Por ejemplo:

- Cuando exista señalización específica en contrario.
- Los vehículos ferroviarios: tranvías y trenes.
- Los vehículos en servicios de urgencia.
- Los vehículos que circulen por una vía pavimentada frente a los que se aproximan desde una sin pavimentar.
- Los peatones y animales que crucen inadecuadamente.
- Los animales que utilicen una cañada.
- Esté el vehículo detenido.
- Se trate de un ciclista o ciclistas (art. 64 RGCir).

⁵⁷² Tengase en cuenta que no actuar de ese modo, es decir, ajustándose todo lo posible a la derecha en curvas y cambios de rasante con escasa visibilidad, puede constituir una “imprudencia grave” si el vehículo se ve implicado en un accidente con heridos o fallecidos.

Por ello, en esas zonas de la vía, se deben evitar poner las paradas de autobuses, centros escolares, centros de día, etc., en los que los peatones y el resto de personas vulnerables corran riesgos innecesarios.

Recordemos que hay vehículos que por su volumen y tratándose de carreteras de montaña (son las únicas que pueden variar las dimensiones mínimas exigidas para las calzadas recogidas en la Norma OM.3.1-IC + Norma OM.8.1-IC, ambas de Carreteras), los camiones y autobuses, aún cumpliendo éste mandato, durante una curva pueden verse obligados a traspasar parcial o totalmente la línea física o imaginaria delimitadora del carril. Aunque su parte posterior siga estando situada en la parte derecha de la calzada no infringen la Ley, ya que es la necesidad que tienen para que las ruedas interiores posteriores no caigan en la cuneta perdiendo así el control del vehículo.

⁵⁷³ Se ha optado por poner “reducida visibilidad” en lugar de “visibilidad reducida” del artículo 37. La “visibilidad reducida” es cuando no tenemos a la vista lo que nos antecede o a lo que nos acercamos según la/nuestra velocidad. También se refiere a las características geométricas de la carretera, pero al no detallar cuando debe entenderse que se da esta situación, eso supone inseguridad jurídica para el conductor. En cambio, en otras

derecha⁵⁷⁴ y lo más cerca posible del borde de la calzada, con las excepciones que reglamentariamente se determinen, manteniendo en todo caso la separación lateral suficiente para realizar el cruce con seguridad.

Artículo 16. Utilización de los carriles.

1. El conductor de un automóvil⁵⁷⁵, que no sea un vehículo para personas de movilidad reducida⁵⁷⁶, o de un vehículo especial con la masa máxima autorizada que reglamentariamente se determine⁵⁷⁷, debe circular por la calzada y no por el arcén, salvo por razones de emergencia⁵⁷⁸ y debe, además, atenerse a las reglas siguientes:

a) En las calzadas⁵⁷⁹ con doble sentido de circulación y dos carriles⁵⁸⁰, separados o no por marcas viales⁵⁸¹, debe circular por el de su derecha.

ocasiones si se ha aclarado este tipo de dudas y así el art. 100.3) del RGCir describe con claridad cuando una vía se considera "insuficientemente iluminada".

La única norma que nos aproxima a saber lo que implica "visibilidad reducida" es la Norma OM.3.1-IC, Apdo.3.2.5 DISTANCIA DE DECISIÓN + 3.2.6 VISIBILIDAD DE DECISIÓN (en condiciones de luminosidad óptimas, o sea, de día y sin condiciones meteorológicas que alteren la visibilidad).

En el Código de la Circulación portugués indica que la visibilidad es reducida o insuficiente en una vía siempre que el conductor no pueda ver la calzada en toda su longitud en una extensión de al menos 50 m.

⁵⁷⁴ Está desarrollado en el art. 29 RGCir.

Es interesante que lo mencione ya que en Europa hay cuatro Estados en los que se circula por la izquierda: Reino Unido, Irlanda, Malta y Chipre.

⁵⁷⁵ Aunque el artículo se refiere a "automóviles" muchos de sus apartados se aplican a otro tipo de vehículos como ciclos o vehículos de tracción animal y debiera haber indicado cuales de estos apartados son de aplicación general. La definición de automóvil está contemplada en el punto 13 del Anexo I del TRLTSV.

⁵⁷⁶ En Iberoamérica se utiliza mucho el término "movilidad limitada".

⁵⁷⁷ El art. 30 del Reglamento General de Circulación habla de masa y no de peso. La masa es la cantidad de materia de cada cuerpo y siempre es igual y se mide en kilogramos. El peso es la fuerza que ejerce la gravedad sobre una masa y por eso en la luna una misma masa pesa 6 veces menos, ya que la fuerza de la gravedad también es 6 veces menor. El peso se mide en newtons. En el apartado 1 de este artículo indica que son 3.500 kilogramos.

⁵⁷⁸ No aclara lo que es una situación de emergencia. Puede deducirse que circula por el arcén porque está averiado sin que la avería le impida circular a una velocidad inferior a la mínima de la vía. El artículo 17.1) TRLTSV indica que cuando una situación de emergencia obligue a circular a una velocidad anormalmente reducida, el conductor debe hacerlo por el arcén si éste es transitable y suficiente, ya que si no es así puede utilizar la parte imprescindible de la calzada.

*Pero también puede ocurrir que el vehículo se vea obligado a actuar de acuerdo con el art. 70 del RGCir que trata de los **vehículos no prioritarios en servicio de urgencia**, y en ese caso, aunque trasladase a un herido, también se vería obligado a circular por el arcén, ya que no deja de ser una situación de emergencia.*

El sentido común indica que una emergencia es cuando nos vemos obligados a detener el vehículo en el arcén por una avería o por el malestar de uno de sus ocupantes o a desplazarlo allí al retirarlo de la calzada después de un accidente de circulación.

Finalmente, si circula por el arcén por razones de emergencia debemos recordar que por el arcén se ven obligados a circular numerosos vehículos tal como señalan el artículo 17 del TRLTSV y el 36 del RGCir y ahí podrían ponerse en peligro ciclistas, ciclomotoristas, etc.

⁵⁷⁹ La definición de "calzada" figura en el apartado 55 del Anexo I del TRLTSV.

⁵⁸⁰ La definición de "carril" figura en el apartado 56 del Anexo I del TRLTSV.

⁵⁸¹ Existe cierta inseguridad en el uso de las palabras "vial" o "viario". Las Naciones Unidas usan "viarias" en las Convenciones internacionales para referirse a la señalización horizontal. A ello se refiere la Ley de Bases de 1989 que señala que los símbolos de señalización se acomodarán...al Protocolo adicional sobre **marcas viarias** de Ginebra de 1973 para luego seguidamente indicar que las "marcas viales" son las últimas en el orden de prioridad entre señales. La Real Academia Española parece considerarlos sinónimos ya que en el DLE figura que vial se refiere a la vía y viario a las carreteras o caminos.

Mientras la normativa de tráfico prefiere vial, la de carreteras, aunque la norma 8.2-IC de la Instrucción de carreteras se ocupa de las "marcas viales", se puede decir que poco a poco se está decantando por "viario" o

- b) En las calzadas con doble sentido de circulación y tres carriles⁵⁸², separados por marcas longitudinales discontinuas, debe circular también por el de su derecha, y en ningún caso por el situado más a su izquierda.
- c) Fuera de poblado, en las calzadas con más de un carril reservado para su sentido de marcha, debe circular normalmente por el situado más a su derecha⁵⁸³, si bien podrá utilizar el resto de los de dicho sentido cuando las circunstancias del tráfico o de la vía lo aconsejen, a condición de que no entorpezca la marcha de otro vehículo que le siga.

Cuando una de dichas calzadas tenga **tres o más carriles** en el sentido de su marcha, los conductores de camiones con masa máxima autorizada⁵⁸⁴ superior a la que reglamentariamente se determine⁵⁸⁵, los de vehículos especiales que no estén obligados a circular por el arcén⁵⁸⁶ y **los de conjuntos de vehículos de más de siete metros de longitud, deben circular normalmente por el situado más a su derecha, pudiendo utilizar el inmediato** en las mismas circunstancias y con igual condición a las citadas en el párrafo anterior.

- d) Cuando se circule⁵⁸⁷ por calzadas de poblados⁵⁸⁸ con al menos dos carriles reservados para el mismo sentido⁵⁸⁹, **delimitados por marcas longitudinales**⁵⁹⁰, puede utilizar el que mejor convenga a su destino⁵⁹¹, pero no debe abandonarlo más que para prepararse a cambiar de dirección, adelantar, parar o estacionar.

“viaria”. Así la Ley 37/2015 de Carreteras utiliza este último término y también la Orden Circular 32/2012 se ocupa de los nudos viarios, así como el Real Decreto 662/2012, de 13 de abril, por el que se establece el marco para la implantación de los sistemas inteligentes de transporte (SIT) en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte o el Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado.

⁵⁸²Calzadas en las que el carril central se utiliza para adelantar y cambiar de dirección a la izquierda. Se les conoce como “carril de la muerte” porque en él los accidentes son gravísimos. En España afortunadamente prácticamente ya no existen. Su utilización figura en el art. 30 del RGCir.

⁵⁸³ Muchos conductores sufren del conocido como “síndrome del carril izquierdo” y pretenden utilizar continuamente ese carril para apurar más y evitar adelantar a otros vehículos, sin tener en cuenta que provocan situaciones de peligro y molestias a los demás conductores.

⁵⁸⁴ La definición de “Masa máxima autorizada” figura en el apartado 37 del Anexo I del TRLTSV.

⁵⁸⁵ 3.500 kg (art. 32 del RGCir).

⁵⁸⁶ Los que tengan una MMA superior a 3.500 kg, según el art. 30 Reglamento General de Circulación.

⁵⁸⁷ Dado que el inicio del artículo comienza con: “El conductor de un automóvil...” para mantener la concordancia gramatical con “podrá” tendría que decir “circule” en lugar de “se circule”.

⁵⁸⁸ Este apartado no es sólo de aplicación para conductores de automóviles, que son vehículos de motor (desde el 01.01.2016 están incluidos los ciclomotores), y debiera aclarar que incluye a las bicicletas y vehículos de tracción animal.

⁵⁸⁹ Excepto en autovías y autopistas urbanas.

⁵⁹⁰ Indica que si no hay marcas longitudinales no puede utilizar el que más conviene a su destino y dadas las dificultades que esto supone, debiera explicar al conductor como actuar.

⁵⁹¹ Este artículo en sus diferentes apartados siempre se refiere a conductores de automóviles, lo que obligaría a circular a los ciclistas o a los vehículos de tracción animal, de acuerdo con el art. 15, por el carril de la derecha poniéndose en peligro cuando tuvieran que atravesar varios carriles para dirigirse a su destino.

2. Para el cómputo de carriles⁵⁹², a efectos de lo dispuesto en el apartado anterior, no se tendrá en cuenta los destinados al tráfico lento⁵⁹³ ni los reservados a determinados vehículos⁵⁹⁴, en los términos que reglamentariamente⁵⁹⁵ se determine.

Artículo 17. Utilización del arcén⁵⁹⁶.

⁵⁹² Este apartado sólo se refiere a los automóviles y no tiene en cuenta a los ciclistas.

⁵⁹³ No está definido lo que es un carril para tráfico lento. El art. 35 del RGCir sustituye, en su título, este término por “carriles en función de la velocidad”.

⁵⁹⁴ El BOE de 25.01.2025 publicó la Resolución de 20 de enero, de la Dirección General de Tráfico, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante ese año. Se ocupa en su apartado C) del artículo primero, de los **carriles reservados para determinados tipos de vehículos**: C.1 Carriles reservados para la circulación de vehículos con alta ocupación (VAO) y C.2 Carril reservado para la circulación de vehículos destinados al servicio público de viajeros, concretamente del carril perteneciente a la calzada izquierda de la carretera A-8065 de San Juan de Aznalfarache a Sevilla que sólo puede ser utilizado por vehículos que ostenten la señal V-9. También permite circular también motocicletas de dos o tres ruedas (triciclos de motor con menos de 600 milímetros de distancia entre ruedas del mismo eje) y ciclomotores.

Véase también la Orden de 10 de mayo de 1995 (BOE núm. 119, de 19 de mayo), sobre utilización de carriles para vehículos con alta ocupación.

Por otra parte, la Instrucción 15/V-110 de la DGT, de 7 de abril de 2015, referida a “Distintivos ambientales “0 emisiones”, establece: “Por último, y ya en el ámbito exclusivo de la gestión del tráfico en ámbito nacional, la Resolución de 30 de enero de 2015 de la Dirección General de Tráfico por la que se establecen medidas especiales de regulación del Tráfico durante el año 2015, ya prevé el empleo efectivo de los distintivos ambientales, en políticas de gestión de tráfico al establecer que los carriles reservados para la circulación con alta ocupación (VAO) podrán también ser utilizados por los vehículos solo ocupados por su conductor cuando sean turismos clasificados en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico como cero emisiones, que a tal efecto serán los clasificados en la tarjeta de inspección técnica como vehículos eléctricos de batería (BEV), vehículo eléctrico de autonomía extendida (REEV), vehículo eléctrico híbrido enchufable (PHEV) con una autonomía mínima de 40 kilómetros, identificados por el adhesivo que a tal efecto se ha configurado”.

También se debe tener en cuenta la Instrucción 20/V-140, de 20.05.2020, de la DGT sobre el distintivo de los vehículos de uso compartido.

El art. 35.2.c) del RGCir señala que también pueden utilizar los carriles reservados, los vehículos de policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento, y asistencia sanitaria en servicio de urgencia, así como los equipos de mantenimiento de las instalaciones y de la infraestructura de la vía.

También se deben incluir los vehículos de auxilio en carretera provistos de la señal V-2 y V-24, que acudan a realizar un servicio y los vehículos de personas con discapacidades que reducen su movilidad, provistos de la señal V-15.

⁵⁹⁵ Artículos 34 y 35 del Reglamento General de Circulación.

⁵⁹⁶ Este artículo debiera titularse: “Utilización del arcén para la circulación de vehículos” ya que no se ocupa de la necesidad de utilizarlo en caso de avería cuando el vehículo no puede circular (incluidos los pinchazos o estallidos de los neumáticos), en caso de accidente, por enfermedad repentina del conductor o porque se ha acabado el carburante.

No se puede detener un vehículo para utilizar el móvil, para ver un mapa, para dormir un rato, para orinar, etc. Debería haber también un artículo dedicado al uso de las aceras.

El artículo 127 del Reglamento General de Circulación amplía el número de conductores obligados a circular por el arcén al incluir a los jinetes y a quienes conduzcan ganado suelto.

1. El conductor de cualquier vehículo de tracción animal⁵⁹⁷, vehículo especial con masa máxima autorizada no superior a la que reglamentariamente se determine⁵⁹⁸, ciclo⁵⁹⁹, ciclomotor, vehículo para personas de movilidad reducida o vehículo en seguimiento de ciclistas, en el caso de que no exista vía o parte de la misma que les esté especialmente destinada, debe circular por el arcén de su derecha⁶⁰⁰, si fuera transitable y suficiente, y, si no lo fuera, debe utilizar la parte imprescindible de la calzada⁶⁰¹.

Debe también circular por el arcén de su derecha⁶⁰², o, en las circunstancias a que se refiere este apartado, por la parte imprescindible de la calzada el conductor de motocicletas, de turismos y de camiones con masa máxima autorizada, que no exceda del que reglamentariamente se determine,⁶⁰³ que, por razones de emergencia, lo haga a velocidad anormalmente reducida⁶⁰⁴, perturbando con ello gravemente la circulación⁶⁰⁵.

⁵⁹⁷ El Anexo I del TRLTSV no define que es un vehículo de tracción animal y el RGCir tampoco le presta mucha atención.

El "Codice della Strada" italiana es mucho más preciso y restrictivo. Así en su art. 183 dispone: "Los vehículos de tracción de dos ruedas destinados al transporte de personas o mercancías no pueden ser tirados por más de dos animales (bueyes, caballos, mulas); los de cuatro ruedas, por no más de cuatro (excepto para el transporte funerario). No obstante, estos límites pueden superarse si el vehículo debe salvar pendientes pronunciadas durante el trayecto o si existen razones de extrema necesidad, siempre que el titular de la carretera haya dado su autorización. En el caso de las vías municipales, el ayuntamiento es el responsable de expedirla. Por último, los vehículos tirados por más de tres animales deben ser conducidos por dos conductores (procesiones y acontecimientos históricos).

⁵⁹⁸ El artículo 31 RGCir señala: "El conductor de un automóvil o de un vehículo especial con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos circulará por la calzada y no por el arcén, salvo por razones de emergencia". Es decir, el TRLTSV obliga a que, si tienen una MMA inferior o igual a 3.500 kg, los vehículos especiales deben circular por el arcén o la parte imprescindible de la calzada.

Una mejor redacción sería: "... circularán por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente para cada uno de éstos, y, si no lo fuera, utilizarán el espacio disponible del arcén y la parte imprescindible de la calzada que necesitasen".

⁵⁹⁹ Por ello no es correcto que un grupo de ciclistas que puede ir por el arcén lo haga parcialmente por la calzada y sería sancionable. Si tuviesen que circular por la calzada "la parte imprescindible" debe entenderse como la anchura del arcén que falta y debieran circular como máximo "en columna de a dos" (art. 36.2 RGCir). Si los ciclistas circulan en paralelo sin respetar la "columna de a dos" la Guía Codificada de Infracciones de Tráfico lo considera una infracción grave sancionada con 200 €, que se reduce a 100 € por pronto pago.

Puede ocurrir que un ciclista circule por un arcén y llegue a una bifurcación y se vea obligado a abandonar el arcén y circular por la vía mientras busca situarse de nuevo en el arcén de su derecha y ese comportamiento no está regulado y sería bueno que se le permitiese esperar en la isleta que suele acompañar a la bifurcación para desde allí, tras observar el tráfico y comprobar que no existe peligro, pudiese desplazarse hacia el arcén de la derecha.

Sí un ciclista circula por el arcén de su izquierda puede ser sancionado tal como informa la Voz de Galicia en su edición de 12.01.2017 y en este caso además por ir utilizando el móvil en la carretera de Cee a Fisterra.

Si lleva la bicicleta en la mano debe circular por el arcén y si no existe, por la calzada, pero en este caso por el lado derecho y debe obedecer las señales dirigidas a los conductores de vehículos: las de los agentes y semáforos, siempre; las demás, en cuanto les sean aplicables (Art. 122.4 RGCir).

⁶⁰⁰ Incluso aunque tengan marcas de cebreado.

⁶⁰¹ Debería indicar "la parte imprescindible de la calzada colindante con él".

⁶⁰² Si estando obligado a circular por el arcén un vehículo circula detrás de otro que va a menos velocidad, su conductor puede "sobrepasarlo" utilizando la calzada y seguidamente debe volver al arcén. No se considera, según el TRLTSV, un "adelantamiento" o un "rebasamiento", aunque el término "sobrepaso" no existe en la Ley.

⁶⁰³ 3.500 kg (art. 36.1 RGCir).

⁶⁰⁴ En autopistas y autovías inferior a 60 km/h y, en el resto de vías, inferior a la mitad de la máxima genérica para cada tipo de vehículo.

⁶⁰⁵ Al no citar a los autobuses con MMA que no exceda de 3.500 kg, parece que éstos no están obligados a circular por el arcén o por la parte imprescindible de la calzada en caso de avería, pero el RGCir amplía el contenido de la ley al referirse a "vehículos", incluyendo con ello a los autobuses.

No obstante lo dispuesto en los párrafos anteriores, el conductor de bicicleta⁶⁰⁶ podrá superar la velocidad máxima fijada reglamentariamente⁶⁰⁷ para estos vehículos en aquellos tramos en los que las circunstancias de la vía⁶⁰⁸ aconsejen desarrollar una velocidad superior⁶⁰⁹, pudiendo ocupar incluso la parte derecha de la calzada que necesite⁶¹⁰, especialmente en descensos prolongados con curvas.

2. Se prohíbe que los vehículos relacionados en el apartado anterior⁶¹¹ circulen en posición paralela⁶¹², salvo las bicicletas y ciclomotores de dos ruedas, en los términos

⁶⁰⁶ En este mismo apartado se habla de “conductores de motocicletas, de turismos y de camiones” y sin embargo para bicicleta se utiliza el singular.

⁶⁰⁷ El artículo 48 del RGCir, señala que en vías fuera de poblado las bicicletas circularán como máximo a 45 km/h, salvo que concurra esta excepción ya que entonces si podrán ir a mayor velocidad.

Se puede sancionar a un ciclista por exceder la velocidad máxima de 45 km/h si las circunstancias de la vía no aconsejasen desarrollar una velocidad superior. Lo difícil es determinar las circunstancias de la vía. Por ello no tiene sentido que se ponga una velocidad máxima a una bicicleta.

⁶⁰⁸ Y siempre que la señalización lo permita.

⁶⁰⁹ Viendo la redacción de este apartado da la impresión de que las bicicletas no pueden ser multadas si van a más velocidad de la fijada reglamentariamente para ellas.

El art. 48.e) del RGCir permite superar los 45 km/h que es la velocidad reglamentaria para las bicicletas, en los tramos en los que las circunstancias de la vía permitan desarrollar una velocidad superior, pero limitando esa posibilidad a los tramos interurbanos. Al no aclarar ni la Ley ni el Reglamento lo que son “circunstancias de la vía”, el ciclista está indefenso ante una posible denuncia.

En cualquier caso, el ciclista tiene que respetar las señales que encuentre. El diario “Levante” de fecha 20.04.2018 informa que un ciclista fue multado por circular a 77 km/h, en una bajada, **en un tramo limitado** a 60 km/h. Esta situación volvió a repetirse el 13.10.2018 cuando, según varios medios de comunicación, otro ciclista fue denunciado, por una patrulla de la Guardia Civil que manejaba un radar móvil, por circular a 59 km/h en la bajada de l’Oronet en Náquera (Valencia) **en una zona limitada** a 50 km/h.

⁶¹⁰ Es decir, además del arcén pueden ocupar algún carril en su sentido de marcha y por ello el título del artículo “utilización del arcén” parece insuficiente.

⁶¹¹ Al no figurar en el apartado anterior pareciera que los camiones y autobuses de más de 3.500 kg (art. 36 RGCir) podrían circular en paralelo, pero el apartado anterior los excluye en vía reglamentaria “... qué reglamentariamente se determine ...” (art. 31 RGCir).

⁶¹² El art. 36 del RGCir señala que también los conductores de vehículos de tracción animal, vehículos especiales con masa máxima autorizada no superior a 3.500 kilogramos, ciclos que no sean bicicletas, ciclomotores, vehículos para personas de movilidad reducida o vehículos en seguimiento de ciclistas, no podrá adelantar a otro si la duración de la marcha de **los vehículos colocados paralelamente** excede los 15 segundos o el recorrido efectuado en dicha forma supera los 200 metros.

Al leer este apartado que estamos examinando y su regulación en el art.36.2) RGCir, se plantea la duda sobre si las bicicletas pueden ir en paralelo en poblado.

No pueden hacerlo, dado que ir en paralelo es una excepción que se hace a las bicicletas (y ciclomotores) en vías, en las que están autorizados a circular, y que cuentan con **arcén**. El arcén sólo se encuentra en las vías interurbanas, por lo que es ahí donde únicamente pueden ir en paralelo y lo más arrimados a la derecha, sin causar retenciones **y sólo si hay visibilidad**.

No olvidemos que la **definición de arcén**, en su conjunto, la encontramos en el Anexo I TRLTSV en los apartados: 61+55+65 leídos en éste orden:

61. **Arcén**. Franja longitudinal afirmada **contigua a la calzada**, no destinada al uso de vehículos automóviles, más que en circunstancias excepcionales.

55. **Calzada**. Parte de la **carretera** dedicada a la circulación de vehículos. Se compone de un cierto número de carriles.

65. **Carretera**. Vía pública pavimentada situada **fuera de poblado**, salvo los tramos en travesía. Vemos, pues, que la normativa sobre los arcones no se puede aplicar en poblado.

que reglamentariamente se determine⁶¹³, atendiendo a las circunstancias de la vía⁶¹⁴ o a la peligrosidad⁶¹⁵ del tráfico⁶¹⁶.

⁶¹³ El artículo 36 del RGCir, establece que los ciclos (entre otros vehículos), en el caso de que no exista vía o parte de ella que les esté especialmente destinada, **circularán por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente** para cada uno de éstos, y, si no lo fuera, utilizarán la parte imprescindible de la calzada y luego, aunque debiera limitarse a referirse a los arcones porque de eso trata el artículo, establece que sólo las bicicletas podrán circular en paralelo, **en columna de a dos**, orillándose todo lo posible **al extremo derecho de la vía y colocándose en hilera en tramos sin visibilidad**, y cuando formen aglomeraciones de tráfico, es decir, pueden circular en grupo, en columnas de a dos, pero no en pelotón, aunque el RGCir debiera redactarse mejor y prohibir las aglomeraciones de ciclistas. Este artículo del RGCir además de los tramos sin visibilidad debiera obligar a circular en hilera también en aquellas vías que por su estrechez impiden a otro vehículo mantener la distancia de metro y medio con el ciclista, especialmente cuando circula en paralelo. En el Anexo II, Sección 2ª RGCirc. sólo permite en condiciones normales ir juntos a 50 ciclistas, a partir de esa cifra se considera “marcha ciclista” y en ese caso los participantes deben respetar las restricciones contempladas en el Anexo.

El RGCir al indicar respecto de los ciclos que deben circular por el arcén si fuera transitable y suficiente “para cada uno de éstos” parece dejar claro que no puede circular en paralelo un ciclista por el arcén y el otro, en paralelo, por la calzada, ya que podrían circular uno detrás del otro por el arcén. Sin embargo, en los videos que publica la DGT se ve a un ciclista circulando por la calzada en paralelo con otro que circula por el arcén (https://www.youtube.com/watch?time_continue=11&v=vQOCQSKwco). Por ello debiera redactarse mejor este artículo para permitir esta conducta. No tiene sentido que esté prohibida, ya que, en una vía sin arcén, sí pueden circular en paralelo orillándose a la derecha siempre que haya visibilidad,

Y eso es lo que conviene destacar, es decir, los ciclistas deben circular arrimados a la derecha todo lo que puedan, tanto si hay arcén como si no lo hay. Así lo regula en el art 36 RGCir. : “2. Se prohíbe que los vehículos enumerados en el apartado anterior circulen en posición paralela, salvo las bicicletas, que podrán hacerlo en columna de a dos, orillándose todo lo posible al extremo derecho de la vía y colocándose en hilera en tramos sin visibilidad, y cuando formen aglomeraciones de tráfico. En las autovías sólo podrán circular por el arcén, sin invadir la calzada en ningún caso.

Ese mismo apartado indica que excepcionalmente, en las carreteras convencionales **cuando el arcén sea transitable y suficiente, los ciclomotores de dos ruedas podrán circular en columna de a dos** por éste, sin invadir la calzada en ningún caso, pero nunca por autovías ya que tienen prohibido el acceso.

Pueden hacerlo si el arcén tiene anchura suficiente para ambos y nunca por autopistas o autovías, ya que aunque los ciclomotores han pasado a ser vehículos de motor mediante el Reglamento (UE) 168/2013, categoría de vehículo de motor L1e-B, y adquirido la condición de automóviles de acuerdo al apartado 13 del Anexo I del TRLTSV, no pueden alcanzar la velocidad mínima de 60 km/h que se exige en dichas vías.

En las autovías si no hay señal que lo prohíba y los ciclistas tienen más de 14 años las bicicletas sólo podrán circular por el arcén, sin invadir la calzada en ningún caso, pero nada les impide que puedan hacerlo en paralelo. La reforma del RGCir operada por el Real Decreto 970/2020, se ha olvidado de los ciclos de motor que son vehículos de motor desde la entrada en vigor el 01/01/2016 del Reglamento UE 168/2013, que los identifica y los cataloga como vehículos de motor, de la categoría L1e-A, recogido en el art.3.68, 4.2, y Anexo I, y en los que una vez que se alcanzan los 25 km/h pedaleando, empieza a actuar el motor de apoyo pudiendo alcanzar una velocidad máxima de 45 Km/h.

Por otro lado, la definición en el TRLTSV, Anexo I, Apdo.13, indica que el ciclo de motor también es un automóvil, pero como que -por construcción- no logra alcanzar los 60 Km/h tiene prohibida la circulación por autopistas y autovías tal como establece el art.49.1 del RGCirc.

Ante la falta de concreción del RGCir podemos decir que los ciclos de motor sólo pueden circular en línea por las carreteras convencionales y lo harán o bien por la calzada, lo más próximo a su derecha, si alcanza la mitad de la velocidad genérica de la vía (ahora las carreteras convencionales están limitadas a 90 Km/h, con lo cual, si logra alcanzar los 45 km/h, podrá ir por la calzada).

O sino deberá ir por el arcén para no causar retenciones / peligro según rige el RGCirc en su art.49.1. “No se deberá entorpecer la marcha normal de otro vehículo circulando sin causa justificada a velocidad anormalmente reducida...”

Es decir, no hay ningún artículo en el RGCir que le exija ir por el arcén, es la propia limitación de su velocidad máxima autorizada, lo que le limita las vías por dónde circular un ciclo de motor.

En el país de las bicicletas, los Países Bajos, son mucho más restrictivos y sólo permiten circular en columna de a dos a las bicicletas sin pedaleo asistido y cuando la bicicleta tiene más de 0,75 m de ancho debido a su carga, entonces pueden circular por la calzada.

⁶¹⁷(Circulación por el arcén de una autovía de los vehículos de tracción animal, vehículos especiales con masa máxima autorizada no superior a 3.500 kilogramos, ciclos, ciclomotores, vehículos para personas de movilidad reducida o vehículos en seguimiento de ciclistas).

Artículo 18. Supuestos especiales del sentido de circulación y restricciones.

1. Cuando razones de seguridad⁶¹⁸ o fluidez⁶¹⁹ de la circulación lo aconsejen, o por motivos medioambientales⁶²⁰, se podrá ordenar por la autoridad competente otro sentido

La revista de la DGT de 26.04.2019 publica un reportaje sobre la exigencia en los Países Bajos a los escolares de un certificado de tráfico para poder circular en bicicleta. Son unos 200.000 niños de 12 años los que cada año hacen un examen teórico de las normas de circulación y uno práctico en situaciones de tráfico real supervisado por adultos.

En Polonia, los niños y jóvenes entre 10 y 18 años, salvo que sean acompañados por algún adulto, tienen que llevar un pasaporte ("karta rowerowa") emitido por el colegio o instituto donde se certifica que conoce la normativa de circulación.

En Dinamarca los niños de menos de 6 años no pueden utilizar bicicletas excepto si están acompañados por una persona de 15 años o más.

En Alemania, los ciclistas adultos y los niños mayores de 10 años deben circular por vías ciclistas o por la calzada. Desde los 8 y hasta que cumplen 11 años los niños pueden ir por la calzada o por la acera. Hasta los 8 años tienen que usar las aceras o vías ciclistas protegidas de la circulación (art. 2 StVO). En este último caso el niño puede ser acompañado por un adulto mayor de 16 años, es decir, podrían ir el niño y el adulto por la acera, pero no se permiten más acompañantes. Siempre hay que respetar a los peatones.

En Suiza los niños menores de seis años no pueden conducir una bicicleta por la carretera si no lo hacen bajo la supervisión de una persona que tenga, al menos, 16 años.

Con respecto a los VMP debemos recordar que pueden circular únicamente por poblado. La reforma introducida por medio del RD 970/2020 ha establecido en el art.38.4 del RGCirc la prohibición a los VMP de circular por travesías y **vías interurbanas**, además de prohibirles hacerlo por autopistas y autovías urbanas, así como por túneles urbanos.

El art.121.5 del RGCirc exige a los VMP que circulen por la calzada de las calles y avenidas abiertas al tráfico rodado, como a cualquier vehículo. Por eso, no deberíamos ver ningún VMP por el arcén, aunque se trate de una vía urbana dotada de arcén.

⁶¹⁴Aunque este artículo se refiere a la circulación por los arcones y se corresponde con el 36 del RGCir parece que eso no impide que en ausencia de arcén puedan circular en paralelo por la calzada orillándose todo lo posible a la derecha en el sentido de la marcha.

⁶¹⁵La DGT en una nota de prensa de 17.10.2017 informa que ha instalado en cuatro carreteras autonómicas de La Rioja un sistema de señalización circunstancial capaz de detectar ciclistas aislados o en grupo circulando por las carreteras y activar una señal circunstancial luminosa que alerta a los conductores de la presencia de este tipo de vehículos de dos ruedas para que adopte las correspondientes medidas de precaución.

El sistema está formado por la señal P-22 ubicada en la carretera que a través de un sensor detecta la presencia de un ciclista o ciclistas. La señal va provista de tres luces luminosas que se activan y comienzan a parpadear por un tiempo determinado y configurable.

⁶¹⁶El BOE de 25.01.2025 publicó la Resolución de 20 de enero, de la Dirección General de Tráfico, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante ese año. Señala en su apartado E) la posibilidad de que el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico pueda fijar, durante días y periodos horarios concretos, limitaciones de velocidad con carácter temporal en los tramos de vías interurbanas que así se determinen por presentar una elevada circulación de ciclistas.

⁶¹⁷El art. 36.2 RGCir está mal redactado y cuando se refiere al final del primer párrafo a que "En las autovías sólo podrán circular por el arcén, sin invadir la calzada en ningún caso." parece no referirse a las bicicletas sino a todos estos vehículos. Bastaba con que hubieran añadido después de la palabra "autovías" o bien "estas últimas" o bien "las bicicletas".

Sin embargo, el art. 38.1 prohíbe su circulación por autovías, excepto a las bicicletas que lo pueden hacer por el arcén cuando no esté expresamente prohibido y su conductor tenga más de 14 años.

⁶¹⁸Aquí estarían incluidos los cierres por motivos de una manifestación, un desfile, una procesión, etc.

⁶¹⁹El BOE de 25.01.2025 publicó la Resolución de 20 de enero, de la Dirección General de Tráfico, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante ese año.

⁶²⁰La Dirección General de Tráfico publicó la Orden PCI/810/2018, de 27 de julio, en la que se estableció la clasificación de los vehículos en virtud de su potencial contaminante (identificándolos a través de los distintivos

de circulación, la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, bien con carácter general o para determinados vehículos⁶²¹, el cierre de determinadas vías, el seguimiento obligatorio de itinerarios concretos, **o la utilización de arcenes o carriles en sentido opuesto al normalmente previsto**⁶²².

ambientales B, C, ECO y CERO), con el fin de facilitar a las autoridades con competencia en gestión de tráfico, movilidad o control ambiental, la aplicación de medidas de discriminación positiva.

La Instrucción MOV 21/3 de la DGT de junio de 2021: "Zonas de bajas emisiones (ZBE) y otras regulaciones de acceso a los vehículos en áreas urbanas (UVAR) propone la creación de una señal de prohibición: "Zona de Bajas Emisiones. Entrada prohibida a vehículos de motor, excepto aquellos vehículos que dispongan del distintivo ambiental indicado por la entidad local en la parte inferior de la señal". Lo llamativo es que diga "propone" y de por hecho que la nueva señal podía empezarse a aplicar sin que apareciese en el RGCir o en el Catálogo Oficial de Señales.

La definición de ZBE figura en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética: "Se entiende por zona de baja emisión el ámbito delimitado por una Administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente."

Ese mismo artículo establece:

"Los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares adoptarán antes de 2023 planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, al menos:

a) El establecimiento de zonas de bajas emisiones antes de 2023".

Esta legislación se enmarca como meta respetar el «Objetivo 55 (Fit for 55)» de julio y diciembre de 2021 que es un conjunto de propuestas encaminadas a revisar y actualizar la legislación de la UE y poner en marcha nuevas iniciativas con el fin de garantizar que las políticas de la UE se ajusten a los objetivos climáticos acordados por el Consejo y el Parlamento Europeo.

Según la UE, los turismos y las furgonetas representan el 15 % de las emisiones totales de dióxido de carbono. La propuesta introduce objetivos progresivos de reducción de emisiones a escala de la UE para turismos y furgonetas para 2030 y años posteriores, y un objetivo de reducción del 100 % para 2035 en lo que respecta a turismos y furgonetas nuevos.

Véase también el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, (BOE núm. 311, de 28 de diciembre) por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

En 1921 el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) publicó las "Directrices para la creación de zonas de bajas emisiones (ZBE)".

⁶²¹ Art. 37, 38 y 39 RGCir. Este Reglamento en el art. 39.2 habla de "restricciones temporales o permanentes a la circulación de camiones con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos, furgones, conjuntos de vehículos, vehículos articulados y vehículos especiales", lo que no es correcto teniendo en cuenta que la expresión "conjuntos de vehículos" incluye los vehículos articulados, según el Anexo II (definiciones) del RGV.

Véase la Instrucción 15TV-87 de la DGT, de 01.12.2015, referida a la "Circulación de autobuses y vehículos pesados en vías con nivel rojo o amarillo por vialidad invernal".

Véase la Instrucción 15/TV-88, de 4.12.2015, sobre "Nivel de circulación rojo por razones de vialidad invernal en tramos de la vía que discurren parcialmente por túneles".

⁶²² Un ejemplo lo tenemos en la ciudad de Madrid, donde se aprobó Decreto de 1 de diciembre de 2015 de la Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad por el que se adoptan las medidas de restricción del tráfico previstas en el protocolo de medidas a adoptar durante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno en la Ciudad de Madrid, aprobado por Acuerdo de la Junta de Gobierno de 5 de febrero de 2015 (BOAM núm. 7551, de 2 de diciembre de 2015). En la Exposición de motivos indica: "De entre las competencias que, conforme a lo previsto en el artículo 25 de la Ley 7/1985, de 2 abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, ostentan los municipios en materia de medio ambiente, la protección contra la contaminación atmosférica en las zonas urbanas adquiere una notable importancia por cuanto conecta, en gran medida, con otra de las materias esenciales, también de competencia municipal, cómo es la protección de la salubridad pública.

En este sentido, los municipios de más de 100.000 habitantes y las aglomeraciones asumen la obligación legal de elaborar planes y programas para el cumplimiento y mejora de los objetivos de calidad del aire, en el marco de la legislación sobre seguridad vial y de la planificación autonómica, conforme establece el artículo 16 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera.

Artículo 19. Refugios⁶²³, isletas⁶²⁴ o dispositivos de guía⁶²⁵.

Cuando en la vía existan refugios, isletas o dispositivos de guía, **se circulará por la parte de la calzada que quede a la derecha de los mismos, en el sentido de la marcha, salvo cuando estén situados en una vía de sentido único o dentro de la parte correspondiente a un solo sentido de circulación, en cuyo caso podrá hacerse por cualquiera de los dos lados.**

De acuerdo con el citado artículo, **las entidades locales**, con el objeto de alcanzar los objetivos fijados en la citada ley, **podrán adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico**, incluyendo restricciones a los vehículos más contaminantes, a ciertas matrículas, a ciertas horas o a ciertas zonas, entre otras.

Es decir, la puesta en marcha de un plan de acción por contaminación depende de las autoridades locales y autonómicas, no de las autoridades de tráfico.

Por su parte, el Real Decreto 102/2011, relativo a la mejora de la calidad del aire, establece los umbrales de alerta para tres contaminantes (dióxido de nitrógeno, dióxido de azufre y ozono), y faculta a las entidades locales para elaborar planes de acción cuando en una zona o una aglomeración determinada exista el riesgo de que el nivel de contaminantes supere uno o más de los umbrales de alerta establecidos, en los que se indicarán las medidas que deben adoptarse a corto plazo para reducir el riesgo de superación o la duración de la misma.

Estos planes podrán, en determinados casos, establecer medidas eficaces para controlar y, si es necesario, reducir o suspender actividades que contribuyan de forma significativa a aumentar el riesgo de superación de los valores límite o los valores objetivo o umbrales de alerta respectivos tales como las relativas al tráfico de vehículos de motor”.

⁶²³ No están definidos en la Ley. Las Recomendaciones para el proyecto de intersecciones lo define como “Zona de seguridad, elevada respecto a las calzadas, destinada a facilitar a los peatones el paso de las vías o el acceso a los vehículos de transporte público”.

⁶²⁴ Se echa de menos la definición de “isleta”, que tampoco figura en el RGCir, ya que no hay unanimidad sobre su significado. El DLE la considera simplemente como un diminutivo de isla e ignora el término en relación con el tráfico. Esta palabra sólo se encuentra una vez en la Ley 37/2015, de Carreteras y en su Reglamento, pero sin aclarar lo que significa.

Encontramos su significado tanto en el Anexo 0 (Glosario) de la vigente Orden Circular 32/2012 Guía de Nudos Viarios, donde se define como “Zona de la plataforma situada entre los carriles, las vías de giro y los ramales, y excluida de la circulación. Sirve para guiar a los vehículos o de refugio a los peatones. Puede estar delimitado sólo por marcas viales y, en su caso, por captafaros; o también por bordillos. Pueden estar o no al nivel del resto de la plataforma; estar ajardinados; o tener otro tipo de tratamiento superficial”, como en la Norma 3.1IC (Trazado) de la Instrucción de Carreteras, que define en su Glosario, a la Isleta como: “Zona de la plataforma situada entre los carriles, las vías de giro y los ramales, y excluida de la circulación. Sirve para guiar a los vehículos o de refugio a los peatones. Puede estar delimitado solo por marcas viales y, en su caso, por captafaros o también por bordillos”.

Una pista de cuál es su utilidad nos la da el art. 91 e) del RGCir ya que la incluye dentro de los “elementos de canalización del tráfico” y el apartado 1 de la Norma 8.2-IC (Marcas Viales) de la Instrucción de Carreteras que la considera un elemento accesorio de la vía y que cuando está pintada no constituye en sí un elemento de señalización, sino más bien un elemento de balizamiento para resaltar su presencia.

La norma técnica de proyectos de carreteras del País Vasco, por su parte, indica que las isletas se materializan físicamente mediante bordillos y las zonas prohibidas al tráfico sólo por marcas viales.

Otra definición la encontramos en el Diccionario de la Real Academia de Ingeniería: “Zona de la calzada marcada en el pavimento con pintura o separada con bordillos, situada entre los carriles de circulación cuyo objeto es guiar el movimiento de los vehículos y/o servir de refugio a los peatones”.

La Federación Española de Municipios y Provincias en la Ordenanza tipo de movilidad cita las isletas prefabricadas. Estas también se denominan isletas delimitadoras y se utilizan en las entradas a garajes y en los vados.

También existen isletas que no canalizan propiamente el tráfico como sucede con las isletas de vados situadas en garajes para evitar que otros vehículos tapen parcialmente la entrada.

También se llaman isletas los elementos de seguridad en el cruce de la calzada, para fragmentar el tiempo necesario para atravesar una calle.

En Perú, en su Ley de Tránsito, se denomina “isla” y la define como “Área de seguridad situada entre carriles destinada a encauzar el movimiento de vehículos o como refugio de peatones”.

⁶²⁵ Su explicación figura en el Anexo I. 3.1.2 RGCir:

Artículo 20. Circulación en autopistas y autovías.

1. **Se prohíbe** circular por autopistas y autovías con **vehículos de tracción animal, bicicletas⁶²⁶, ciclomotores, vehículos de movilidad personal y vehículos para personas de movilidad reducida.**

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, **los conductores de bicicletas podrán circular por los arcones de las autovías⁶²⁷**, salvo que, por razones de seguridad vial, se prohíba mediante la señalización correspondiente⁶²⁸.

⁶²⁹ (Circulación con animales por autopistas y autovías).

⁶²⁶ Está mal redactado y el RGCir vuelve a insistir en el error en su artículo 38. Tenía que decir “ciclos” ya que con la ley y el reglamento de circulación en la mano pareciera que se puede circular en triciclo de pedales por autopista o por cualquier autovía. El art. 49 del Reglamento General de circulación indica que se prohíbe la circulación en autopistas y autovías de **vehículos a motor** a una velocidad inferior a 60 km por hora, pero no dice nada sobre los que no son vehículos a motor. El RGCir establece en su artículo 48 que los ciclos circularán como máximo a 45 km/h y a diferencia de las bicicletas no podrán superar esa velocidad en autovías en las que les esté permitido circular.

Sin embargo, la definición de autopista en la propia Ley (Anexo I. Apartado 66) señala que la autopista está destinada a “la exclusiva circulación de automóviles” con lo que no pueden circular ningún tipo de ciclos, pero esta exclusividad tampoco es cierta, ya que según el art. 38.3 RGCir, pueden circular otro tipo de vehículos bajo ciertas condiciones, como es el caso de los vehículos especiales, que según el TRLTSV no tienen consideración de automóviles, tal como indica la definición de automóvil en el Anexo I, punto 13.

Aunque tampoco pueden hacerlo todos los automóviles, ya que deben circular como mínimo a 60 km/h (art. 49.1 RGCir).

Sin embargo, esta definición de automóvil del punto 13 del Anexo 1 del TRLTSV engloba ahora a los ciclomotores y a los ciclos de motor que han pasado también a ser vehículos de motor, de acuerdo con el Reglamento (UE) 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos. No obstante, los ciclomotores y los ciclos de motor siguen teniendo prohibida su circulación por autopistas y autovías al no alcanzar la velocidad mínima de 60 km/h.

⁶²⁷ El artículo 38 del Reglamento General de Circulación señala que los conductores de bicicletas mayores de 14 años podrán circular por los arcones de las autovías, salvo que por razones justificadas de seguridad vial se prohíba mediante la señalización correspondiente. Dicha prohibición se complementará con un panel que informe del itinerario alternativo (que casi nunca existe), con lo cual nos encontramos con la posibilidad de que un menor de 14 años pueda circular sin compañía de un adulto por las autovías en las que esté autorizada la circulación de bicicletas.

También esta redacción, al no prohibirlo en el primer apartado del punto 1, permite que otros ciclos, que no sean bicicletas, como los triciclos turísticos puedan ir por la calzada salvo que como queda dicho una señal prohíba la entrada a ciclos.

⁶²⁸ Señal R-114: Entrada prohibida a ciclos.

⁶²⁹ Vemos que este artículo no prohíbe explícitamente circular a los jinetes o a animales acompañados, pero si lo hacen los art. 50.2) TRLTSV y 128 RGCir en los que se prohíbe explícitamente que puedan circular animales por autopistas y autovías. Sin embargo, al no estar tipificadas esas conductas como infracciones graves o muy graves en los art. 76 y 77 TRLTSV respectivamente, en caso de hacerlo y ser denunciados sería una infracción leve.

2. La circulación por autopistas o autovías sujetas a peaje, tasa o precio público requerirá el pago del correspondiente peaje⁶³⁰, tasa⁶³¹ o precio público⁶³².

⁶³⁰ Se denomina “peaje” al pago que se efectúa para poder circular en un vehículo por un camino. Este apartado fue introducido con efectos de 1 de enero de 2013 y vigencia indefinida, por la disposición final tercera de la Ley 17/2012, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2013 que modificó la Ley de Tráfico de 1990.

Según la Instrucción 12/S-127, de la DGT, de 22.05.2012, sobre “Infracciones relativas a peajes”, en los supuestos de denuncias por circular por carriles de telepeaje sin estar provisto del dispositivo de telepeaje operativo, las denuncias se tramitarán por el Centro de Tratamiento Automatizado de Denuncias conforme al protocolo de remisión de pruebas y datos establecidos en la actualidad para estas infracciones. Véase la Orden INT/2035/2007, de 2 de julio por la que se crea el Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizado (BOE núm. 164, de 10 de julio).

La justificación de ese peaje la encontramos en Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión (BOE núm. 113, de 11 de mayo), donde en su artículo 29 establece:

1. El concesionario de la autopista y su personal deberán cuidar la perfecta aplicación de las normas y reglamentos sobre uso, policía y conservación de la autopista concedida.

2. El personal encargado de la vigilancia de la autopista, en ausencia de los agentes públicos competentes, y cuando por la excepcionalidad de la situación se requiera, podrá adoptar las disposiciones necesarias en orden a la regulación y ordenación del tráfico formulando, en su caso, las denuncias procedentes conforme a la normativa de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial, y **quedando investidos temporalmente de carácter de autoridad**. Las denuncias formuladas por el personal de la empresa concesionaria tendrán valor de medio de prueba para acreditar los hechos denunciados.

3. En las autopistas que tengan implantado el sistema de peaje dinámico o telepeaje, para acreditar los hechos podrá utilizarse, previa homologación por la Administración, cualquier sistema o medio técnico, mecánico o de reproducción de imagen que identifique a los vehículos, que constituirá medio de prueba suficiente en la denuncia que formule el personal de la empresa concesionaria, debidamente autorizado al efecto, en el procedimiento sancionador por infracción de la obligación relativa a la utilización de estos sistemas contenida en el artículo 53.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre”.

En algunos países se están implementando sistemas de peaje que recolectan datos del vehículo y cargan el peaje sin necesidad de cabinas.

⁶³¹ El artículo 6 de la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos (BOE núm. 90, de 15 de abril), indica lo siguiente: “Tasas son los tributos cuyo hecho imponible consiste en la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público, la prestación de servicios o la realización de actividades en régimen de derecho público que se refieran, afecten o beneficien de modo particular al obligado tributario, cuando los servicios o actividades no sean de solicitud o recepción voluntaria para los obligados tributarios o no se presten o realicen por el sector privado”.

⁶³² El artículo 24 de la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos establece que “Tendrán la consideración de precios públicos las contraprestaciones pecuniarias que se satisfagan por la prestación de servicios o la realización de actividades efectuadas en régimen de Derecho público cuando, prestándose también tales servicios o actividades por el sector privado, sean de solicitud voluntaria por parte de los administrados”. En este apartado debiera haber previsto: “salvo las excepciones legales o reglamentarias” ya que la Ley 37/2015, de carreteras, establece en su artículo 23 que “no estarán obligados a su abono, los vehículos de las Fuerzas Armadas, los de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad, ni los de los servicios contra incendios.

Tampoco lo estarán los vehículos al servicio de las Autoridades Judiciales (un vehículo oficial al servicio del juzgado e incluso un taxi que traslada a un juez), de emergencia o Protección Civil, las ambulancias, ni los de la propia explotación e inspección de carreteras, ni los de la explotación y conservación de equipamiento para la gestión, control y vigilancia del tráfico, cuando estén cumpliendo sus respectivas funciones específicas”.

Sin embargo, se plantea el problema de las policías locales, ya que en principio sólo pueden actuar en su término municipal, salvo que estén protegiendo a alguna autoridad municipal en su desplazamiento. Por ello, El BOE de 10.10.2018 publicó una Resolución de 18 de septiembre de 2018, de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 24 de agosto de 2018 interpretando el art. 23 de la Ley de Carreteras. Dicha resolución establece: “No estarán obligados al abono de peaje los vehículos de las Fuerzas Armadas, los de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad, ni los de los servicios contra incendios, siempre que el vehículo objeto del peaje pueda ser identificado visualmente como oficial o identificable como tal con la presentación de la documentación del vehículo. **En el caso**

Sección 2.^a Velocidad⁶³⁴

particular de los vehículos de las policías locales, la exención de peaje solo será aplicable en el ámbito territorial del municipio respectivo o fuera de él **si están ejerciendo funciones de protección de autoridades de las corporaciones locales respectivas**, debiendo, en este último caso, presentar la autorización que a tal efecto establece el artículo 51 de la Ley Orgánica 2/86, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad. Igualmente, para los vehículos de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad de las comunidades autónomas, solamente estarán exentos de peaje los trayectos realizados en el ámbito territorial de su respectiva comunidad autónoma o fuera de ella solo cuando ejerzan funciones de protección de autoridades públicas debiendo, en este último caso, presentar la autorización del Ministerio del Interior a la que se refiere el artículo 42 de la citada Ley Orgánica 2/86, de 13 de marzo. **En todo caso, tanto para las policías locales como para las de comunidades autónomas, será aplicable la exención de peaje en situaciones de emergencia previo requerimiento de las Autoridades competentes.** Asimismo, no tendrán la obligación de abonar peaje los vehículos al servicio de las Autoridades Judiciales, de emergencia o Protección Civil, las ambulancias, ni los de la propia explotación e inspección de carreteras, ni los de la explotación y conservación de equipamiento para la gestión, control y vigilancia del tráfico, cuando estén cumpliendo sus respectivas funciones específicas, lo que deberá siempre justificarse documentalmente, salvo cuando las funciones se desarrollen en la propia vía”.

El problema surge cuando la policía local persigue a un sospechoso y no tiempo para conseguir la autorización de exención de peaje. “La Voz de Galicia” informa el 19.08.2019, que: “Un operativo de la Policía Local de Ferrol desarrollado el pasado sábado, cuando perseguían a los ocupantes de una furgoneta denunciados por un hurto, concluyó con los agentes pagando en la ventanilla de la autopista AP-9 el peaje para permitir el paso de tres vehículos patrulla”.

⁶³³ Al igual que existe un artículo para circular por autopistas o autovías, debía haber uno dedicado a circular por los caminos forestales ya que en ellos un conductor se puede encontrar con los denominados agentes forestales/rurales o guardas de montes, y recordemos que de acuerdo con el artículo 6q) de la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes “son funcionarios que ostentan la condición de agentes de la autoridad perteneciente a las Administraciones Públicas que, de acuerdo con su propia normativa y con independencia de la denominación corporativa específica, tiene encomendadas, entre otras funciones, las de vigilancia, policía y custodia de los bienes jurídicos de naturaleza forestal y la de policía judicial en sentido genérico tal como establece el apartado 6 del artículo 283 de la LECrim (guardas de montes), actuando de forma auxiliar de los jueces, tribunales y del Ministerio Fiscal, y de manera coordinada con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, con respeto a las facultades de su legislación orgánica reguladora”.

El art. 54 bis, de la Ley de Montes establece que **son las comunidades autónomas** quienes establecerán las condiciones en que se permite **la circulación de vehículos a motor por pistas forestales situadas fuera de la red de carreteras y a través de terrenos forestales, fuera de los viales existentes para tal fin**, sin que en ningún caso se pueda limitar la circulación en las servidumbres de paso para la gestión agroforestal y las labores de vigilancia y de extinción de incendios de las Administraciones Públicas competentes.

Incumplir las condiciones de circulación supone una infracción administrativa y estos agentes deben denunciar esas actuaciones.

Debemos tener en cuenta que los vehículos pueden abrir caminos que dañan el suelo y eliminan la cubierta vegetal; causar graves molestias al ganado, a la fauna en general y especialmente a la fauna protegida, a las especies cinegéticas en la época de cría y reproducción, así como provocar contaminación acústica y atmosférica. Además, la velocidad inadecuada, junto a una forma de conducción agresiva y/o deportiva supone un peligro potencial para los demás usuarios del medio natural, que la hace incompatible con otras actividades permitidas, como el paseo, el ciclismo, las rutas a caballo y molesta especialmente a excursionistas, corredores, pastores, etc.

En la actualidad, después de la reforma de las velocidades en el art. 48.1.f), del RGCirc, **la velocidad máxima en las vías sin pavimentar es de 30 km/h**. Eso implica que una bicicleta de montaña, una moto de enduro o trial no pueden superar ese límite, lo que las obliga a utilizar circuitos para aprovechar sus potencialidades.

⁶³⁴ Se regula en los arts. 21 y 22 de esta Ley (TRLTSV)

En España la norma 8.2.-IC (marcas viales) de la Instrucción de Carreteras, del Ministerio de Fomento (desde enero de 2020 pasa a denominarse “Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana”) establece diferentes configuraciones para las líneas discontinuas en función de la velocidad máxima prevista para una vía, diferenciando las que están diseñadas para más de 100 km/h, las de 60 a 100 km/h y las de velocidad inferior a 60 km/h. Las líneas pasan de más largas y separadas a más cortas y próximas.

Artículo 21. Límites de velocidad⁶³⁵.

En los Países Bajos han pintado una línea central en las vías para diferenciar unas de otras en función de la velocidad a la que se puede circular por ellas. Eso les recuerda a los usuarios en que vía están y como deben comportarse en ella. Una experiencia similar se ha llevado a cabo en Suecia. En España, desde el 23.10.2017 están activados en Palencia dos radares de tramo en dos carreteras pioneras que cuentan con marcas viales verdes y señales verticales indicando que es una carretera con velocidad controlada. A finales de febrero de 2020 se informa de que se está ampliando el número de carreteras que incluyen estas líneas.

Estas líneas longitudinales verdes que van adosadas a las líneas blancas que delimitan la calzada, provocan un efecto visual de estrechamiento de la misma. De esta manera, el conductor tiene la sensación de que está conduciendo por un carril que parece más estrecho de lo que en realidad es. Esta sensación de estrechamiento lleva a los conductores a desacelerar la marcha.

Sin embargo, nos tenemos que preguntar en que normativa se basa la posibilidad de pintar estas líneas verdes. El RGCir en su art. 147 y en su Anexo I, apartado 6 detalla cómo deben ser las marcas viales y los colores que se permiten: blanco, amarillo, azul y damero blanco y rojo. También aclara en que situaciones se debe utilizar cada tipo de señal. Igualmente, la Norma 8.2-IC MARCAS VIALES, del Ministerio de Fomento (desde enero de 2020 pasa a denominarse "Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana"), no contempla otros colores, que no sean esos, para las marcas viales.

Tampoco, en el Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para Obras de Carreteras y Puentes (Pg-3), actualizado por la Orden FOM/2523/2014, de 12 de diciembre de 2014 (BOE 03.01.2015), se acepta la pintura verde y por lo tanto **no está homologada**.

Si la pintura verde no está autorizada es imposible que pueda estar homologada para su utilización en las carreteras. ¿Qué ocurre si se producen caídas de motoristas, ciclomotoristas y ciclistas? ¿Se podrá alegar concurrencia de culpas del titular de la vía? Es sorprendente que no se modifique previamente el Catálogo Oficial de Señales para darle cobertura reglamentaria previa a este tipo de iniciativas, ya que además estas líneas van acompañadas de una señal vertical, que tampoco está en el catálogo oficial, advirtiendo de su existencia y con el mensaje: "Carretera de velocidad controlada".

Y no nos olvidemos que España en la Ley de Bases de Tráfico y Seguridad Vial de 1989, todavía vigente, se comprometió en su Base V a respetar lo dispuesto en la Convención de Señalización de Viena de 1968 y en su Protocolo adicional sobre marcas viarias, de 1973 y el art. 29 de la Convención solo utilizar los colores blanco, amarillo y azul para marcar líneas en el pavimento.

Sin embargo, la Sala de lo Contencioso del Tribunal Supremo desestimó el 13.12.2019 el recurso de casación planteado por la asociación de Automovilistas Europeos Asociados (AEA) contra el acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de 28 de mayo de 2014, por el que se aprueba la modificación de la Ordenanza de Movilidad para la Ciudad de Madrid.

En la modificación de la ordenanza, en su artículo 68, sobre los tipos de plazas reguladas., establece: "1. En las vías públicas incluidas dentro del Área de Estacionamiento Regulado se distinguirán diferentes tipos de plazas: a. **Plazas verdes:** aquellas plazas delimitadas por su color en las que los usuarios residentes titulares de la correspondiente autorización no tendrán limitación de tiempo de duración del estacionamiento dentro de su barrio. Los usuarios no residentes podrán estacionar su vehículo en estas plazas durante un tiempo máximo de dos horas. ...".

La AEA estimaba que no se podían utilizar líneas verdes para delimitar plazas de estacionamiento y la sentencia de 27 de abril de 2016, dictada por la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid en el recurso n.º 510/2014, había dado la razón al ayuntamiento ya que entendía que estaba dentro de sus competencias el hacerlo. Lo que vino finalmente a corroborar el Tribunal Supremo.

No estando conforme con la Sentencia, la AEA presentó recurso ante el TC y éste lo admitió a trámite en abril de 2021. El TC Sala Primera, en Sentencia 90/2023 avaló que el Ayuntamiento de Madrid pueda señalar las plazas de aparcamiento mediante diversos colores.

⁶³⁵ Hubo que esperar hasta el Decreto 951/1974, de 5 de abril (BOE núm. 83, de 6 de abril) que modificó el artículo 20 del Código de la Circulación (vigente en aquel momento) para que se aprobaran normas para limitar la velocidad en las vías urbanas e interurbanas, por primera vez desde 1934. El motivo no sólo eran las muertes, lesiones y daños que se estaban produciendo sino también el consumo de combustible en un momento de graves tensiones internacionales en Oriente Medio. Ya en 1900 el Reglamento para el servicio de coches automóviles por las carreteras del estado, había fijado límites de velocidad para los turismos, los vehículos de servicio público y **los trenes** (de carretera), diferenciando la circulación por terreno llano y despoblado, por travesías y por pueblos. Llama la atención que un apartado tan importante sea despachado en el TRLTSV, que cuenta con 115 artículos. con sólo dos, aunque no es tan extraño al ver que la Ley de Bases de Tráfico de 1989 sólo menciona el término "velocidad" dentro de la expresión "límites de velocidad" en la Base octava que se ocupa de las sanciones.

1. El conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y a tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas⁶³⁶, las características y el estado de la vía⁶³⁷, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas⁶³⁸, ambientales y de circulación y, en general, cuantas circunstancias concurren en cada momento⁶³⁹, a fin de adecuar la velocidad de su vehículo a las mismas⁶⁴⁰, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse.
2. Las velocidades máximas⁶⁴¹ y mínimas⁶⁴² autorizadas para la circulación de vehículos serán las fijadas de acuerdo con las condiciones que reglamentariamente se

⁶³⁶ Ver el apartado B) “Códigos de la Unión Europea Armonizados y Códigos Nacionales” del Anexo I del RD 818/2009, de 8 de mayo por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.

El art. 3 de ese mismo Reglamento dispone: “El titular de un permiso o de una licencia de conducción, así como de cualquier otra autorización o documento que habilite para conducir, deberá hacerlo con sujeción a las menciones, adaptaciones, restricciones y otras limitaciones respecto de las personas, vehículos o de circulación que, en su caso, **figuren en el permiso o licencia de conducción**, de forma codificada según se determina en el anexo I”.

Aunque en este anexo figuran numerosos códigos relacionados con causas médicas, no pueden estar todas las variantes posibles y debieran asignarse códigos generales para los que los conductores debieran acompañar certificado médico, por ejemplo, en el caso de las personas que tienen que viajar con una mochila generadora de oxígeno conectada a la nariz.

⁶³⁷ Al igual que existe, sin estar reflejado explícitamente en una norma, el principio de confianza en la normalidad del tráfico, que, a su vez, tiene su fundamento en el principio de conducción dirigida (art. 10 y 13 TRLTSV), existe también el principio de confianza en la normalidad de la vía, ya que el conductor tiende a pensar que una vía de determinadas características va a mantenerlas a lo largo del recorrido. Es decir, si vamos por una autopista, creemos que está vallada en toda su longitud y por ello conduciremos por ella bajo esa premisa. Por lo tanto, el conductor no tiene que estar pendiente todo el tiempo del estado de la vía, ya que eso sería más propio de una zona de guerra, cuando se produce una catástrofe natural o tras años de abandono.

⁶³⁸ En Francia, las señales de velocidad máxima muchas veces contienen dos gráficos y dos valores indicando la velocidad a la que se debe circular sin lluvia y con lluvia. Así, en poblado no varía la velocidad, en vías convencionales disminuye en 10 km/h y en autopistas lo hace en 20 km/h. Se encuentra alguna en el norte de España, aunque la limitación por razones meteorológicas no tendría validez al no estar en el catálogo oficial de señales, salvo que se trate de señalización utilizando mensajes variables.

En Alemania, los vehículos provistos de cadenas para la nieve no pueden circular a más de 50 km/h incluso en las circunstancias más favorables (art. 3.4 StVO).

El 27.06.2019, los medios de comunicación se hicieron eco de la decisión de las autoridades alemanas de establecer límites de velocidad en muchas autopistas a causa de la ola de calor ya que podía afectar tanto a la vía como a los propios vehículos. El tema del calor generalmente sólo se tiene en cuenta para proteger a las personas o a los animales dentro del vehículo, pero vemos que también puede tener otras implicaciones.

⁶³⁹ Esta disposición se aplica si, por ejemplo, en el momento en que se circula se está regando la calzada ya que el conductor tendría que moderar la velocidad. Otro caso serían los mercadillos que, aunque normalmente están cerrados al tráfico, sus accesos son utilizados por muchos peatones de forma despreocupada y por eso los conductores deben reducir su velocidad. También sucede algo parecido con las entradas y salidas de los colegios, de las salidas de las estaciones de autobuses y de trenes, etc.

Los automovilistas están obligados a adaptar su velocidad de modo que se eviten todas las situaciones peligrosas, y este artículo que deja al arbitrio del agente de tráfico las situaciones y condiciones que implican peligro, implica la necesidad de que éste motive en el acta de denuncia las razones en que se basa, a fin de permitir el ejercicio del control sobre las mismas, así como sobre su grado de fiabilidad y persuasión en relación con la controversia que se pueda plantear.

⁶⁴⁰ En Alemania, el art. 3.1 del StVO no permite circular a más de 50 km/h si las circunstancias meteorológicas impiden ver a más de 50 m.

⁶⁴¹ Las velocidades máximas establecidas de forma general en el RGCir y las establecidas por la señalización son límites aplicables en condiciones óptimas de visibilidad y siempre que las condiciones del conductor, de la vía, del vehículo, las condiciones meteorológicas y la densidad del tráfico permitan aplicarlas.

⁶⁴² Durante la tramitación del texto refundido de la Ley de Tráfico se discutió mucho en los medios sobre la conveniencia o no de autorizar 130 km/h en ciertos tramos de autopista y autovía. Aunque en ciertos tramos de ese tipo de carreteras pareciera que es mucho menos peligroso que ir a 90 km/h por muchas de nuestras carreteras secundarias, lo cierto es

que ese incremento de velocidad en 10 km/h aumenta exponencialmente los daños en caso de colisión, salida de vía o atropello. Recordemos que se estima que los elementos de seguridad pasiva de un automóvil solo son efectivos a una velocidad cercana a 50 km/h en el momento del impacto. Es ilustrativo ver el resultado de la colisión de un camión, que circula a sólo a 43 km/h, con otro vehículo:

https://m.facebook.com/story.php?story_fbid=10217966295661932&id=1621317016&ref=bookmarks

Por otro lado, tras la lectura de los Apdo. 3.2.5 DISTANCIA DE DECISIÓN, Apdo. 3.2.6 VISIBILIDAD DE DECISIÓN y de la Tabla 3.4 DISTANCIA DE DECISIÓN de la Norma OM.3.1-IC (ante la necesidad de quién conduce de poder percibir cualquier peligro con tiempo y espacio para decidir -tiempo de reacción durante el qué se recorre espacio sin frenar- y actuar -tiempo de frenada, espacio en que se presionan los frenos y demás elementos para lograr dirigir el vehículo evitando colisionar- y cuya suma de espacios recorridos en esos tiempos es la distancia de detención) establece la visibilidad necesaria según la velocidad de la vía o tramo:

Por lo tanto ampliar la velocidad máxima a vías que se diseñaron y ejecutaron con esa visibilidad en relación a la velocidad máxima de 120 Km/h, objetiva y técnicamente impiden aumentarlas a 130 Km/h (búsquese velocidad reducida en este Tomo II).

TABLA 3.4
DISTANCIA DE DECISIÓN

V_p (km/h)	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140
D_d (m)	110	140	170	195	225	250	280	305	335	365	390

Siendo:

V_p = Velocidad de proyecto del tramo considerado.

D_d = Distancia de decisión.

determinen⁶⁴³, con carácter general⁶⁴⁴, **para los conductores, los vehículos y las vías**⁶⁴⁵ objeto de esta ley, en función de sus propias características⁶⁴⁶. Los lugares con prohibiciones u obligaciones específicas de velocidad serán señalizados con carácter

⁶⁴³ Artículo 48 RGCir (velocidades máximas fuera de poblado), 49 RGCir (velocidades mínimas en poblado y fuera de poblado) y 50 (límites de velocidad en vías urbanas y travesías). En el 49.1 vemos la mala redacción de la norma ya que habla de que “No se deberá entorpecer la marcha normal de otro vehículo” y en el mismo párrafo señala “aunque no circulen otros vehículos”.

Ver también el art. 52 RGCir sobre “velocidades prevalentes”.

El art. 48 RGCir sobre velocidades máximas fuera de poblado contiene errores llamativos tanto en el propio artículo como en relación con otros del propio reglamento contradice lo dispuesto en la Ley y además debía aclarar que se refiere a cualquier tipo de vehículo:

1. Las motocicletas con remolque pueden circular a 90 km/h por autopistas y autovías, pero el art. 12.4.b) señala que pueden ir a 120 km/h – 10%, es decir, a 108 km/h. Como el art. 48 RGCir sólo se refiere a las vías fuera de poblado, entonces en poblado no se aplicaría esa reducción, por lo que podrían circular a 50 km/h.
2. En las vías sin pavimentar indica en su apartado f) que el límite de velocidad máxima es de 30 km/h, pero en el apartado h) señala que a los vehículos de tres ruedas y cuadriciclos en cualquier tipo de vía donde esté permitida su circulación se les aplica el límite de 70 kilómetros por hora. Con lo que vemos, que, si no hay en una señal de entrada prohibida para ese tipo de vehículos en una vía sin pavimentar, pueden circular a más velocidad que el resto de los vehículos.

En Francia desde el 01.07.2018 la velocidad máxima en carreteras convencionales bidireccionales que carezcan de terraplén central es de 80 km/h. Curiosamente el Presidente de la República se ha comprometido a revisarla en el plazo de dos años si no se ha revelado eficaz para reducir la siniestralidad vial. Según el Consejo Nacional de Seguridad Vial se podrían ahorrar unas 30 vidas al mes. Sin embargo, esta medida ha encontrado resistencia en diversos alcaldes que la han acusado de perjudicar la vida rural y ha contribuido, junto a la subida del gasoil, al malestar social, especialmente en las zonas rurales, que se vio reflejado en el movimiento de los “chalecos amarillos”.

⁶⁴⁴ Es decir, de forma genérica.

⁶⁴⁵ Vemos que las velocidades establecidas no tienen en cuenta sólo las vías si no también los conductores y los vehículos, aclarando que existe una velocidad genérica para cada vía en caso de no estar señalizada su velocidad.

⁶⁴⁶ En la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial (BOE núm. 288, de 1 de Diciembre), en su Disposición adicional (que no tiene carácter de orgánica) dedicada a la Revisión de la señalización vial y de la normativa reguladora de los límites de velocidad, se establece que “El Gobierno impulsará, de acuerdo con las administraciones competentes, una revisión de la señalización vial y de la normativa reguladora de los límites de velocidad, para adecuar los mismos a las exigencias derivadas de una mayor seguridad vial”. Para aplicar dicho mandato, se aprobó la Norma 8.1-IC señalización vertical de la Instrucción de Carreteras (BOE núm. 83, de 5 de abril). Esta Norma, según el Anexo I RGCir, forma parte del Catálogo Oficial de Señales.

permanente, o temporal⁶⁴⁷. En defecto de señalización específica, se cumplirá la genérica⁶⁴⁸ establecida para cada vía⁶⁴⁹.

⁶⁴⁷ Esto se puede conseguir fácilmente con los paneles y señales de mensajes variables.

⁶⁴⁸ Aquí se refiere a la "velocidad genérica de la vía". Ni la Ley ni el RGCir indican lo que significa "velocidad genérica". El artículo 49 del RGCir señala: "Art. 49. 1): No se deberá entorpecer la marcha normal de otro vehículo circulando sin causa justificada a velocidad anormalmente reducida. A estos efectos, se prohíbe la circulación en autopistas y autovías de vehículos a motor a una **velocidad inferior a 60 kilómetros por hora**, y en las restantes vías, a una velocidad inferior a la mitad de la genérica señalada para cada categoría de vehículos de cada una de ellas en este capítulo, aunque no circulen otros vehículos".

Con lo cual no sólo debemos tener en cuenta la velocidad genérica de una vía sino también la **velocidad máxima genérica para cada categoría de vehículo**. Por ello debiera decir "las genéricas establecidas para cada vía" en lugar de "la genérica".

Además, la lectura del apartado 1 nos recuerda que cualquier velocidad estará siempre condicionada por las condiciones meteorológicas y de visibilidad, por el estado del vehículo, por la carga que transporta y por las condiciones psicofísicas del conductor.

No se debería sancionar a un vehículo por ir a velocidad anormalmente reducida si no se producen molestias a otros vehículos y en caso de ser detectada por radar la carga de la prueba no debiera limitarse a una foto y a una medición del cinemómetro ya que puede haber causas como una mancha de aceite, o la presencia de animales en el lateral de la calzada, que pueden obligar a un conductor a ir despacio y si la multa le llega pasados bastantes días puede haberse olvidado del motivo por el que circulaba en aquel momento tan despacio.

En el art. 154 RGCir, al ocuparse de la señal R-301, de velocidad máxima, indica: "Si el límite indicado por la señal coincide con la velocidad máxima permitida para el tipo de vía, recuerda de forma genérica la prohibición de superarla" y debiera decir: "Si el límite indicado por la señal coincide con la velocidad máxima genérica permitida para el tipo de vía, recuerda la prohibición de superarla". Es decir, habría que cambiar el término "genérica" de lugar dentro de la frase.

⁶⁴⁹ Debía decir "para cada tipo de vía" ya que si no tendría que estar publicado en el BOE la velocidad genérica de cada vía existente en España. Este apartado del TRLTSV se aplica a la contradicción existente en el **art. 48 RGCir**, tras la reforma operada en este último por el Real Decreto 1514/2018, de 28 de diciembre. Así el art. 48.1. f) se modificó para pasar a señalar: "**En las vías sin pavimentar el límite de velocidad máximo será de 30 km/h**" y seguidamente en el mismo art. en el apartado h) mantuvo una redacción semejante a la que figuraba en el art. 1.a. 4º): "**A los vehículos de tres ruedas y cuadríciclos en cualquier tipo de vía donde esté permitida su circulación se aplica el límite de 70 kilómetros por hora**". Es decir, un cuadríciclo (por ejemplo, un quad) podría ir por un camino sin asfaltar a 70 km/h, ya que no tiene prohibida su utilización y es una vía que está fuera de una población, y una moto de enduro no podría ir a más de 30 km/h. **Ante esa contradicción habría que tener en cuenta lo dispuesto en este apartado del artículo del TRLTSV, que estamos analizando, es decir: "En defecto de señalización específica, se cumplirá la genérica establecida para cada vía". Es decir, tanto el quad como la moto de trial no podrían superar los 30 km/h.**

Respecto a los vehículos de tres ruedas y cuadríciclos, al ocuparse el art. 48 RGCir únicamente de las vías de fuera de poblado debemos entender que al referirse en "cualquier tipo de vía" se refiere a "cualquier tipo de vía fuera de poblado" y no sería de aplicación en una autopista o autovía urbana donde podrían circular los vehículos de tres ruedas y cuadríciclos a 80 km/h (art. 50.6 RGCir).

Lo lamentable es que las velocidades genéricas de cada tipo de vía no figuren en el TRLTSV, cuando si figuran en la Tabla 7.1 de la Norma 3-1C Trazado, de la Instrucción de Carreteras.

3. Se establecerá también reglamentariamente⁶⁵⁰ un⁶⁵¹ límite máximo, con carácter general, para la **velocidad autorizada en las vías urbanas y en travesías**⁶⁵². Este límite **podrá ser rebajado en travesías especialmente peligrosas**, por acuerdo de la autoridad

⁶⁵⁰ Artículo 50 RGCir sobre los límites de velocidad en vías urbanas y travesías. El Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, publicado en el BOE núm. 297, de 11.11.2020, con entrada en vigor, en materia de velocidades el 11.05.2021, modificó estos límites y **estableció lo siguiente:**

“1. El límite genérico de velocidad en vías urbanas será de:

- a) 20 km/h en vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera.
- b) 30 km/h en vías de un único carril por sentido de circulación.
- c) 50 km/h en vías de dos o más carriles por sentido de circulación.

A estos efectos, los carriles reservados para la circulación de determinados usuarios o uso exclusivo de transporte público no serán contabilizados.

2. Las velocidades genéricas establecidas podrán ser rebajadas previa señalización específica, por la Autoridad municipal.

3. Excepcionalmente, la Autoridad Municipal podrá aumentar la velocidad en vías de un único carril por sentido hasta una velocidad máxima de 50 km/h, previa señalización específica.

4. En las vías urbanas a las que se refiere el apartado 1 c) y en travesías, los vehículos que transporten mercancías peligrosas circularán como máximo a 40 km/h.

5. El límite genérico de velocidad en travesías es de 50 km/h para todo tipo de vehículos. Este límite podrá ser rebajado por acuerdo de la Autoridad Municipal con el titular de la vía, previa señalización específica.

6. El límite genérico de velocidad en autopistas y autovías que transcurren dentro de poblado será de 80 km/h, no obstante, podrá ser ampliados por acuerdo de la Autoridad Municipal y el titular de la vía, previa señalización específica, sin rebasar en ningún caso los límites genéricos establecidos para dichas vías fuera de poblado.

7. Las autoridades municipales y titulares de la vía podrán adoptar las medidas necesarias para lograr el calmado del tráfico y facilitar la percepción de los límites de velocidad establecidos.

8. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves conforme se prevé en el artículo 76. a), salvo que tengan la consideración de muy graves, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 77.a), ambos del texto refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.»

Las buenas intenciones de la DGT se toparon de bruces con la realidad y al cabo de un mes, varias ciudades importantes estaban acogiendo a la posibilidad de aumentar a 50 km/h la velocidad en vías de un único carril por sentido. Se empezaba a observar que aumentaba la congestión de tráfico. En San Sebastián se estaba estudiando aumentar la velocidad genérica de 30 km/h en zonas escolares fuera del horario de clases. En cualquier caso, tiene que existir la señalización correspondiente.

Estas velocidades serán de aplicación a los tranvías y metros ligeros únicamente en aquellos tramos de vía en los que discurran incorporados al tráfico de la misma, sin perjuicio del cumplimiento adicional de las condiciones establecidas en su normativa específica. Se entiende que estos vehículos discurren incorporados al tráfico cuando comparten el mismo carril con otros vehículos, o con vehículos y peatones en vías de plataforma única (Instrucción MOV 6/21 de la DGT de fecha 19.11. 2021. Al no ser vehículos de motor, según la definición nº 12 del Anexo I del TRLTSV y no estar tipificada la sanción, se desconoce quién sancionaría a un conductor que excediese la velocidad en uno de esos carriles compartidos con otros vehículos).

⁶⁵¹ El TRLTSV sólo permite, en su art. 21.3, establecer un límite genérico en vías urbanas, pero actualmente el RGCir, tras la modificación operada por el art. 1.2 del Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, con vigor desde el 11.05.2021, aunque diga en su apartado 1: “El límite genérico de velocidad en vías urbanas será de:”, seguidamente indica tres límites dependiendo del tipo de vía contradiciendo lo dispuesto en la Ley y lo dispuesto en la gramática del español que sólo permite utilizar el artículo plural para enumerar varias cosas.

⁶⁵² Aquí queda claro que reglamentariamente se va establecer un límite máximo de velocidad en vías urbanas y travesías (art. 50.1 RGCir) y que además ese límite es de carácter general. Se echa de menos que antes de “reglamentariamente” no diga “sólo o solamente” y aún sería mejor que indicase con claridad que no existe límite mínimo de velocidad en vías urbanas y travesías, ya que, el RGCir en el art. 49.1 dedicado a las velocidades mínimas en poblado y fuera de poblado, establece que se prohíbe la circulación en autopistas y autovías de vehículos a motor a una velocidad inferior a 60 kilómetros por hora y seguidamente indica “..., **y en las restantes vías**, a una velocidad inferior a la mitad de la genérica señalada para cada categoría de vehículos de cada una de ellas en este capítulo, aunque no circulen otros vehículos”, **sin exceptuar a las vías urbanas y travesías**.

municipal con el titular de la vía⁶⁵³, y en las vías urbanas, por decisión del órgano competente de la corporación municipal.⁶⁵⁴

4. **(Suprimido)**⁶⁵⁵.

5. Se podrá circular por debajo de los límites mínimos de velocidad en los casos (de)⁶⁵⁶ los ciclos⁶⁵⁷, vehículos de tracción animal⁶⁵⁸, transportes y vehículos especiales, o cuando las circunstancias de⁶⁵⁹ tráfico⁶⁶⁰ impidan el mantenimiento de una velocidad⁶⁶¹ superior a la mínima sin riesgo para la circulación⁶⁶², así como en los supuestos de protección o acompañamiento a otros vehículos, en los términos que reglamentariamente se determine⁶⁶³.

6. El titular de la vía deberá comunicar a las autoridades competentes en materia de gestión del tráfico, con una antelación mínima de un mes⁶⁶⁴, los cambios que realice en las limitaciones de velocidad.

Artículo 22. Distancias y velocidad exigible⁶⁶⁵.

1. ⁶⁶⁶Salvo en caso de inminente peligro, el conductor, para reducir considerablemente la velocidad de su vehículo, debe cerciorarse de que puede hacerlo sin riesgo para

⁶⁵³ El "Codice della Strada" italiano, en su art. 6 señala los diversos titulares de las vías públicas.

⁶⁵⁴ La ley no autoriza a que ese límite máximo pueda ser ampliado reglamentariamente en travesías (art. 50.5 RGCir).

⁶⁵⁵ Este apartado indicaba: "4. Las velocidades máximas fijadas para las carreteras convencionales, excepto travesías, podrán ser rebasadas en 20 km/h por turismos y motocicletas cuando adelanten a otros vehículos que circulen a velocidad inferior a aquéllas". Esta medida no fue útil ya que no se ha conseguido reducir el número de accidentes. Téngase en cuenta que como ejemplo un camión que circula a su velocidad máxima permitida en carretera, 80 km/h y que tenga una medida de 16,5 metros, alcanzando el turismo que adelantaba los 110 km/h permitidos a este último vehículo la maniobra requería de 2,52 segundos y se permanecía 77 metros en el carril contrario y con la nueva normativa ese tiempo pasa a multiplicarse por tres (7,56 segundos) y se recorren 189 metros en el carril contrario. Según la entidad "Dvuelta", los fallecidos en adelantamientos en vías secundarias aumentaron un 54,5% tras eliminarse el margen de 20 km/h para adelantar.

⁶⁵⁶ En el texto de la ley falta esta palabra.

⁶⁵⁷ Por ejemplo, en el caso de los ciclos a veces no es fácil circular a 22,5 km/h (la mitad de la genérica) en una vía convencional o en una vía urbana, si existen cuestas.

⁶⁵⁸ Un vehículo de tracción animal siempre va a circular por debajo de los límites mínimos de velocidad de cualquier vía. Aunque ahora no figura ningún límite de velocidad en el art. 48 RGCir, recordemos que el art. 17 RGCir obliga al conductor a controlar en todo momento a sus vehículos o animales.

⁶⁵⁹ Tendría que poner "del".

⁶⁶⁰ Debió incluirse junto con las circunstancias del tráfico, las circunstancias medioambientales o meteorológicas.

⁶⁶¹ Tendría que decir "igual o superior".

⁶⁶² Si se pusiese en riesgo la circulación el vehículo no podría continuar circulando y estaría obligado a detenerse en un lugar donde no supusiese un peligro para los demás vehículos.

⁶⁶³ Artículo 49 RGCir. Debía haber puesto también un cuadro con las velocidades mínimas, ya que primero habla de vehículos de motor y luego parece referirse a todo tipo de vehículos.

⁶⁶⁴ Ese período se respetó cuando se aprobaron en Consejo de Ministros el 28.12.2018, las modificaciones de las velocidades en las carreteras.

⁶⁶⁵ En otros países existen normas adicionales a las contempladas en la normativa española. En Estados Unidos, los conductores, en la mayoría de los estados federales, pueden ser multados por no disminuir la velocidad o cambiar de carril cuando pasan al lado de un vehículo de emergencia estacionado, que tenga las luces en funcionamiento, salvo que un agente esté indicando otro tipo de comportamiento.

Allí, los conductores tienen que abandonar el carril más próximo al vehículo de emergencia si la vía tiene dos o más carriles en el mismo sentido o bien disminuir la velocidad hasta un máximo de 20 millas por hora a no ser que el límite máximo sea inferior a 25 millas por hora y entonces tendrán que circular a un máximo de 5 millas por hora.

⁶⁶⁶ El contenido de este apartado está repetido casi en su integridad en el art. 53.1) RGCir.

otros conductores y está obligado a advertirlo previamente⁶⁶⁷ y a realizarlo de forma que no produzca riesgo de colisión con los vehículos que circulan detrás del suyo, en los términos que reglamentariamente⁶⁶⁸ se determine.

⁶⁶⁷ Debía aclarar que esta norma se aplica aun cuando haya otros conductores que pueden verse afectados, es decir, que si no hay otros vehículos en la vía sería obligatorio advertirlo previamente.

⁶⁶⁸ Vemos que se puede sancionar a un conductor por frenar bruscamente. El art. 53.1 RGCir señala “para reducir considerablemente la velocidad del vehículo, todo conductor debe cerciorarse de que puede hacerlo sin riesgo para otros conductores”. Está obligado a “advertirlo previamente del modo previsto en el artículo 109, sin que pueda realizarlo de forma brusca, para que no produzca riesgo de colisión con los vehículos que circulan detrás del suyo”.

El art. 109 RGCir indica: “c) La intención de inmovilizar el vehículo o de frenar su marcha de modo considerable, aun cuando tales hechos vengan impuestos por las circunstancias del tráfico, deberá advertirse, siempre que sea posible, **mediante el empleo reiterado de las luces de frenado o bien moviendo el brazo alternativamente de arriba abajo con movimientos cortos y rápidos.**

Cuando la inmovilización tenga lugar en una autopista o autovía, o en lugares o circunstancias que disminuyan sensiblemente la visibilidad, **se deberá señalar la presencia del vehículo mediante la utilización de la luz de emergencia, si se dispone de ella, y, en su caso, con las luces de posición.**

Podemos ver que en ningún momento exige o recomienda el encendido de la luz de emergencia si se va a frenar bruscamente por la aparición repentina de una congestión en la vía. Sin embargo, conviene destacar que los nuevos modelos de vehículos cuentan con un dispositivo automático que enciende las luces de emergencia si se produce una frenada brusca.

Si se pusiera en riesgo a otros conductores se consideraría conducción negligente y por lo tanto sería una infracción grave y supondría 200 euros (100 con reducción por pronto pago), pero no implicaría retirada de puntos. En caso de colisión por alcance del vehículo que va detrás, este último seguirá siendo considerado como responsable del accidente por no mantener una distancia de seguridad suficiente en caso de frenada brusca del vehículo que lo precede. Estas colisiones muchas veces se producen cuando quien conduce un vehículo advierte por sí, por ocupantes de su vehículo o por una aplicación móvil la presencia de un radar de tráfico y frena bruscamente la velocidad. Si no se pusiera en peligro a otros usuarios sería infracción leve, para diferenciarla de la anterior.

En contra de lo que piensa habitualmente el público una colisión de la parte delantera de un vehículo con la trasera de otro que circula delante no implica siempre que el que circula detrás tenga la culpa, ya que se dan casos en los que el que circula delante da marcha atrás con el propósito de provocar una colisión para que el seguro se haga cargo de los daños y alegar secuelas físicas del accidente..

2. ⁶⁶⁹El conductor de un vehículo que circule detrás de otro **debe dejar entre ambos un espacio⁶⁷⁰ libre⁶⁷¹ que le permita detenerse, en caso de frenado brusco⁶⁷²**, sin

⁶⁶⁹ El contenido de este apartado se repite en su integridad en el art. 54.1) RGCir.

El RGCir se ocupa en el Título II, Capítulo VII de los "Adelantamientos" y en su Sección 4ª del "Vehículo adelantado" y es ahí donde debieran figurar esas matizaciones en metros para esos casos concretos y no en el art. 54.

También en esa Sección debiera incluir al art. 95.6) RGCir que se refiere a los adelantamientos en túneles y en donde se fijan unas distancias en metros entre vehículos.

⁶⁷⁰ En normas anteriores al TRLTSV estaba mucho más clarificada la distancia entre vehículos. Así, el Reglamento de Circulación Urbana e Interurbana de 1928 señalaba en su artículo 41, dedicado a las separaciones entre vehículos que "El conductor de un vehículo automóvil **que circule por una vía interurbana** detrás de otro al que no pretenda adelantar, cuidará de que la separación entre ambos no sea menor de tantos metros como kilómetros por hora sea la velocidad con que marche".

Su art. 53 tenía una redacción sumamente curiosa: "Aun cuando la totalidad de las circunstancias del tráfico, del camino, de la visibilidad y del propio vehículo sea completamente favorable, **la velocidad de los automóviles no excederá de aquella que, con toda seguridad, permita la parada en un espacio de tantas veces diez metros como número de caballos de vapor figuren en el correspondiente permiso de circulación, sin que pueda exceder aquel espacio de 150 metros.** Estos límites de la longitud de la parada serán los mismos para toda clase de rampas y pendientes".

Por su parte el Código de la Circulación de 1934, en su redacción inicial, en su artículo 99 también destinado a indicar las separaciones entre vehículos señalaba que "El conductor de un automóvil **que circule por una vía interurbana** detrás de otro vehículo al que no pretenda adelantar, **cuidará de mantenerse a una distancia prudencial que, en ningún caso será inferior en metros, al número que resulte de elevar al cuadrado el de su velocidad expresada en miriámetros-hora**".

Esa regla del cuadrado todavía es recomendada por la DGT y debiera figurar, al menos, en el RGCir. Así en una carretera **con piso seco y condiciones normales**, si se circula a 90 km/h, se quita la última cifra, quedando 9, y se multiplica por sí misma: $9 \times 9 = 81$. Así pues, a 90 km/h hay que dejar una distancia mínima de 81 metros. Con esta regla, a 120 km/h habría que dejar 144 metros, una distancia suficiente para percatarse de un obstáculo, reaccionar y conseguir detener el vehículo. Según la DGT la distancia de Seguridad en "**calzadas mojadas**" será el **doble** que en calzadas secas.

En los túneles y pasos inferiores, el art. 95.6) RGCir indica "Cuando no se pretenda adelantar, deberá mantenerse en todo momento una distancia de seguridad con el vehículo precedente de, al menos, 100 metros o un intervalo mínimo de cuatro segundos. En el caso de vehículos cuya masa máxima autorizada sea superior a 3.500 kilogramos, la distancia de seguridad que deberá guardar con el vehículo precedente será de, al menos, 150 metros o un intervalo mínimo de seguridad de seis segundos".

En tramos urbanos limitados a 30 km/h, la distancia de seguridad sería 9 m y si ese límite fuera 50 km/h, esa distancia sería de 25 m.

Con el piso mojado la DGT recomienda que se mantenga el doble de estas distancias.

El art. 76.ñ) TRLTSV considera infracción grave "No mantener la distancia de seguridad con el vehículo precedente".

En Francia, el Código de la Circulación (Code de la Route) dispone que la distancia de seguridad se corresponde con la distancia recorrida por el vehículo durante un período de al menos dos segundos.

Se puede decir que, si se opta por utilizar los segundos de tiempo, se deben dejar en autopista y autovía un tiempo de 3 segundos, dejando la 'distancia' de 2 segundos para circulación urbana. Una alternativa a los 3 segundos es decir en voz alta «1101, 1102 y 1103». Si se llega entonces a la señal/referencia, por ejemplo, un poste o un árbol, tras ese tiempo, quiere decir que se circula correctamente. Naturalmente, si influyen las circunstancias del conductor, del vehículo, de la vía o del entorno entonces hay que ampliar ese período de tiempo. Esta regla de los 3 segundos es citada en la revista de la DGT y en sus tweets, pero no figura en la normativa.

⁶⁷¹ Las nuevas señales denominadas galones o chevrones están pensadas para ayudar al conductor a mantener la distancia. Estas señales figuran en el apartado 7.34 de la norma 8.1-IC, de la Instrucción de Carreteras en donde se señala que "En tramos que por sus particulares circunstancias presenten un mayor riesgo de accidentes por alcance, se implantará la marca vial denominada galón tal y como especifica la nota de servicio 1/2011 sobre señalización de tramos con riesgo de colisión por alcance. Esta marca vial se acompañará con un cartel informativo (figura 256, en el que aparecen siluetas de turismos y camiones en blanco sobre fondo azul separadas por galones) cuyas características y disposición se recoge en la citada nota de servicio." Y debemos tener en cuenta que esta Norma, según el Anexo I RGCir, forma parte del Catálogo Oficial de Señales.

Los galones les sirven a los Agentes de Tráfico para conocer si los vehículos están respetando la distancia de seguridad, que está sancionada como infracción grave y que conlleva la pérdida de 4 puntos.

colisionar con él⁶⁷³, teniendo en cuenta especialmente la velocidad y las condiciones de adherencia y frenado⁶⁷⁴. No obstante, **se permite a los conductores de bicicletas circular en grupo⁶⁷⁵ sin mantener tal separación, poniendo en esta ocasión especial atención** a fin de evitar alcances entre ellos.

3. ⁶⁷⁶Además de lo dispuesto en el apartado anterior, **la separación que debe guardar el conductor de un vehículo⁶⁷⁷ que circule detrás de otro⁶⁷⁸ sin señalar su propósito de adelantamiento, debe ser tal que permita al que a su vez le siga⁶⁷⁹ adelantarlo con seguridad**, excepto si se trata de ciclistas que circulan en grupo. Los vehículos con masa máxima superior a la que reglamentariamente se determine y los vehículos o conjuntos de

En los túneles que se están inaugurando, como el túnel de Caldearenas, en la provincia de Huesca, que entró en servicio el 21.03.2019, se instalan luces led de color azul que sirven de referencia a los conductores para mantener la distancia de seguridad.

Los conductores deben tomar conciencia de que no respetar la distancia de seguridad supone poner la integridad física de los que viajan en el vehículo en manos del conductor que viaja delante ya que no podrá evitar la colisión en caso de frenado brusco.

⁶⁷² *Ese espacio libre nunca puede ser inferior en vías interurbanas a la distancia de detención que es la suma de la distancia de reacción más la distancia de frenado. En vías urbanas resulta inverosímil respetar esta distancia.*

⁶⁷³ *En ciudad, con mucho tráfico, es imposible respetar esta norma. El conductor debe estar especialmente atento para que la distancia recorrida durante el tiempo de reacción sea la mínima posible y esto sólo se consigue si se está muy atento al tráfico y en buenas condiciones psicofísicas.*

⁶⁷⁴ *Debía haberse añadido, al menos: “teniendo en cuenta el tipo de vía y su trazado”. También debiera haber incluido en el título del artículo el término “distancia de seguridad”.*

La SAP de Soria (Sección 1ª) 28/2013 de 9 de julio absolvió a un conductor que circulaba a una velocidad muy reducida contra el que colisionó un camión porque la calzada se hallaba helada y nevada y la luminosidad era inexistente. En el mismo sentido, la SAP de Cuenca 87/1999 de 8 de julio en el caso del conductor de un camión que al sufrir una avería de los frenos pasó a circular a una velocidad muy reducida y con las luces de emergencia a causa de la “muchísima niebla y llovizna, siendo el único responsable el denunciante que colisionó por alcance al circular a velocidad inadecuada, dadas las circunstancias”.

La Audiencia Provincial de Ourense en Sentencia 556/2021 confirmó la responsabilidad del conductor demandado cuyo vehículo se deslizó a causa de las placas de hielo existentes en la calzada impactando contra otro vehículo que había colisionado previamente contra un talud de la carretera.

La Sala consideró que la culpa del accidente es imputable al demandado rechazando que la existencia de placas de hielo pudiera calificarse como un supuesto de caso fortuito imprevisible e inesperado a efectos de exonerarle de responsabilidad (art. 1105 CC).

Circular a una velocidad muy lenta puede llegar a suponer la creación de un grave riesgo para la circulación, especialmente si se detiene en la calzada, contemplado en el art. 385 CP al convertirse el vehículo en un obstáculo imprevisible en la misma, tal como refleja la SAP Cádiz (Sección 1ª) 189/2019 de 30 de septiembre, al pararse la acusada para atender al móvil en el carril de circulación, siendo un lugar de tráfico intenso y existiendo una densa niebla que perjudicaba la visibilidad.

Sin embargo, la jurisprudencia, en este último caso, tiende a reconducir estos comportamientos hacia la conducción temeraria en caso de que exista peligro concreto y estimar atípico cuando no concurre este requisito.

⁶⁷⁵ *El término “en grupo” puede dar lugar a equívocos ya que por ejemplo “un pelotón” es un grupo y sin embargo los ciclistas no pueden circular formando un pelotón. Por ello sería más indicado que dijese “próximos unos de otros” o “próximos entre sí”.*

Si se trata de una actividad ciclista organizada, el art. 20 del Anexo II RGCir, permite que los participantes puedan circular y agruparse libremente, siempre por su carril. Y añade algunas exigencias como vehículos piloto de apoyo (art. 21), ambulancias y asistencia sanitaria (art. 24) y seguro de responsabilidad civil (art. 28).

⁶⁷⁶ *Este apartado se reproduce casi en su integridad en el art.54.2) RGCir.*

⁶⁷⁷ *Tendría que decir, “vehículos de motor” ya que las bicicletas también son vehículos y luego dice que en el caso de los ciclistas no se aplica lo que figura en este apartado.*

⁶⁷⁸ *El art. 36 del Código de la Circulación de 1934 utilizaba el término “marchar en caravana”.*

⁶⁷⁹ *El art. 5.6 del StVO alemán indica que un vehículo que circule despacio debe reducir aún más su velocidad e incluso llegar a detenerse para facilitar el adelantamiento a varios vehículos que circulen próximos detrás. Vemos como el TRLTSV sólo contempla el adelantamiento por parte de un único vehículo que circule detrás.*

vehículos de más de 10 metros de longitud total, deben guardar, a estos efectos, una separación mínima⁶⁸⁰ de 50 metros⁶⁸¹.

4. ⁶⁸²Lo dispuesto en el apartado anterior no es de aplicación⁶⁸³:

a) En poblado⁶⁸⁴.

b) Donde estuviere prohibido el adelantamiento⁶⁸⁵.

c) Donde haya más de un carril destinado a la circulación en su mismo sentido.

d) Cuando la intensidad de la circulación no permita el adelantamiento.

5. Se prohíbe entablar competiciones de velocidad⁶⁸⁶ en las vías públicas o de uso público⁶⁸⁷, salvo que, con carácter excepcional, se hubiera autorizado⁶⁸⁸ por la autoridad competente⁶⁸⁹.

⁶⁸⁰ Esta distancia es obligatoria incluso circulando detrás de un turismo o un ciclomotor.

⁶⁸¹ El artículo 54.2 del RGCir dispone que los vehículos con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos y los vehículos y conjuntos de vehículos de más de 10 metros de longitud total deberán guardar, a estos efectos, una separación mínima de 50 metros, siempre que no sea en poblado o esté prohibido adelantar o haya más de un carril en el mismo sentido o la circulación esté saturada.

El art. 95 del RGCir, indica: "En el caso de los túneles y pasos inferiores, cuando no pretendan adelantar, los vehículos ligeros deben mantener una distancia de 100 m o un intervalo mínimo de seguridad de 4 segundos y los vehículos de MMA superior a 3,5 Tm deben circular a 150 m del anterior o 6 segundos".

⁶⁸² Este apartado se reproduce en su integridad en el art. 54.3) RGCir.

⁶⁸³ Tampoco es de aplicación en túneles y pasos inferiores.

⁶⁸⁴ Este art. reconoce que la distancia de seguridad es diferente en tráfico urbano e interurbano, por ello debiera estar regulada de distinta forma.

⁶⁸⁵ Es decir, si existe una señal vertical de prohibición de adelantamiento o una línea continua sólo se está obligado a mantener la distancia de seguridad.

⁶⁸⁶ El Reglamento de Circulación Urbana e Interurbana de 1928, establecía en su art. 16: "Se prohíbe, asimismo, **entablar luchas de velocidad** entre toda clase de vehículos o animales cuando éstos circulen por vías públicas abiertas al tráfico general. (...)".

En el actual Código Penal podría incluso ser delito si esta conducción temeraria manifestase desprecio por la vida de los demás (art. 381.1 CP) e incluso cuando no se hubiere puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas (art. 381.2 CP), aunque en este último caso sería generalmente una infracción administrativa.

⁶⁸⁷ Aquí, de modo general, se incluyen todo tipo de vehículos, es decir, también está prohibido que ciclistas compitan entre sí, si no participan en una competición oficial. Véase el Anexo II RGCir: Pruebas deportivas, marchas ciclistas y otros eventos.

⁶⁸⁸ El art. 55.2 RGCir complementa este punto, al señalar que el tramo que se utilice de las vías públicas debe haber sido acotado por la autoridad competente. Debía aclarar que, si la vía no está cerrada a los demás vehículos, estos deberán cumplir con lo dispuesto en la normativa de tráfico.

⁶⁸⁹ El 05.07.2014 durante la celebración del Rally Sprint de Miengo (Cantabria) 9 espectadores fueron atropellados falleciendo dos de ellos. Es sorprendente ver las pocas precauciones que toman los organizadores de estas pruebas, las autoridades y los propios espectadores, incluso en las competiciones organizadas, ya que muchos de estos últimos se sitúan en el borde de la calzada sin ninguna defensa que los proteja. El 25.10.2014 un fotógrafo y otros dos espectadores fueron arrollados en el 6º rally de subida a Tabares Jiménez en Tenerife, falleciendo el fotógrafo pocas horas después. Al parecer se habían colocado en una zona prohibida y acotada por la organización.

Una nueva tragedia ha venido a sumarse al largo historial de víctimas de este tipo de actividades deportivas. El sábado 05.09.2015 en la localidad de Carral (A Coruña) se produjo la salida de la vía de un vehículo participante en un rally falleciendo 7 personas y varias más resultando heridas.

Lo lamentable de todo esto es que se siguen juntando multitudes para presenciar los rallyes y una minoría de espectadores siguen actuando con temeridad poniendo en peligro una jornada festiva y muchas veces familiar o compartida con amigos.

La edición digital de "La Voz de Galicia" de fecha 11.04.2016 informa que en el Rally de Noia estaban presentes más de 35.000 espectadores y cita a fuentes de la organización que manifestaron que ya de tarde "era imposible controlar a la masa. Incluso hubo uno que se tumbó en la carretera en plena competición". La situación llegó a ser tan incontrolable que se optó por neutralizar un tramo con la esperanza de que no se registrasen más altercados.

Sección 3.ª Preferencia de paso

Artículo 23. Normas generales.

1. La preferencia de paso en las intersecciones, se ajustará a la señalización que la regule.
2. En defecto de señal, el conductor está obligado a ceder el paso a los vehículos que se aproximen⁶⁹⁰ por su derecha, salvo en los siguientes supuestos:
 - a) Los vehículos que circulen por una vía pavimentada⁶⁹¹ sobre los que procedan de otra sin pavimentar.
 - b) Los vehículos que circulen por raíles sobre los demás usuarios⁶⁹².
 - c) Los⁶⁹³ que se hallen dentro de las glorietas⁶⁹⁴ sobre los que pretendan acceder a ellas.
3. Reglamentariamente se podrán establecer otras excepciones⁶⁹⁵.

La Guardia Civil desplegó cerca de 100 agentes que no sólo formularon numerosas denuncias penales y contra el reglamento de circulación, sino que impusieron aún más por incumplimiento de la Ley de Seguridad Ciudadana o de la Ley del Deporte, cuyas sanciones van de los 1.500 a los 3.000 euros. Para el presidente de una de las escuderías el problema es que los ralis se han convertido en romerías y la falta de respeto a los encintados pone en peligro la vida de personas y la seguridad queda a expensas de la suerte”.

Poco tiempo después, la agencia EFE informaba que el 18.06.2016, en Calvià (Mallorca) cuatro personas habían resultado heridas muy graves cuando en un rally, el vehículo se salió de la pista y arrolló a los espectadores.

En los circuitos de carreras profesionales ya hace tiempo que se tomaron medidas para evitar una tragedia como la ocurrida en 1955 en las 24 horas de Le Mans, donde un vehículo Mercedes que participaba acabó volando sobre la tribuna principal muriendo 83 espectadores, el propio piloto y ocasionando 120 heridos.

⁶⁹⁰ Debiera haber incluido el término “cruce”, “intersección” o “encrucijada” (este último utilizado en las convenciones internacionales sobre tráfico).

⁶⁹¹ Cuando dos vías están pavimentadas no existe prioridad de una frente a otra, por el hecho de ser más ancha. El art. 48.1.f) del RGCir señala: “En las vías sin pavimentar el límite de velocidad máximo será de 30 km/h”.

⁶⁹² Debía aclarar que no tienen preferencia sobre los vehículos prioritarios.

⁶⁹³ No hay ninguna razón que explique porque en el apartado c) a diferencia del a) y el b) ha desaparecido la palabra “vehículos”.

⁶⁹⁴ Su definición está contemplada en el apartado 63 del Anexo 1 del TRLTSV. Ni la Ley ni el Reglamento de Circulación detallan la utilización de los carriles en las glorietas lo que provoca dudas, infinidad de comentarios en las redes sociales, en las páginas relacionadas con la seguridad vial y en los medios, en general, provocando numerosas aclaraciones por parte de las administraciones con competencias en materia de tráfico.

La controversia en las glorietas urbanas reside principalmente en que en los municipios **NO** se acata aquello tan básico y elemental como que las calles que acceden y salen de las glorietas deben tener el mismo número de carriles que el número los carriles anulares con los que cuenta la glorieta urbana.

⁶⁹⁵ El artículo 57 del RGCir solo añade otra excepción más: “Los vehículos que circulen por una autopista o autovía tendrán preferencia de paso sobre los que pretenden acceder a aquella”.

Debiera aclararse lo que sucede en las intersecciones en forma de T ya que en varias sentencias judiciales se considera que no se trata propiamente de una intersección, sino de una incorporación a una vía desde otra vía de acceso a la misma (Sentencia AP de. Cádiz 30/2013, de 5 de febrero y Sentencia AP de Pontevedra 119/2013, de 8 de marzo).

No son sentencias aisladas ya que la Sentencia 265/2018 de la Sección Segunda de la Audiencia Provincial de Cádiz de 18.09.2018, estima que los cruces en forma de T, no son simples intersecciones, sino incorporaciones a una vía principal y por ello no se aplicaría lo dispuesto en los art. 23.1) TRLTSV y 57.1) RGCir. Este último señala: “en defecto de señal que regule la preferencia de paso, el conductor está obligado a ceder el paso a los vehículos **que se aproximen por su derecha**, ...”, sino el contenido de los art. 28 TRLTSV y 72 RGCir (la sentencia contiene errores en la numeración). Este último señala: “El conductor de un vehículo parado o estacionado en una vía o procedente de las vías de acceso a ésta, de sus zonas de servicio o de una propiedad colindante, que pretenda incorporarse a la circulación, deberá cerciorarse previamente, incluso siguiendo las

⁶⁹⁶ (Otras excepciones).

Artículo 24. Tramos estrechos y de gran pendiente⁶⁹⁷.

1. En los tramos de la vía en los que, por su escasa anchura⁶⁹⁸, sea imposible o muy difícil⁶⁹⁹ el paso simultáneo de dos vehículos que circulen en sentido contrario⁷⁰⁰, **donde no haya señalización expresa al efecto, tiene preferencia de paso el que haya entrado primero⁷⁰¹. En caso de duda⁷⁰² sobre dicha circunstancia, tiene preferencia el vehículo con mayores dificultades de maniobra**, en los términos que reglamentariamente se determine.
2. **En los tramos de gran pendiente⁷⁰³**, en los que se den las **circunstancias** señaladas en el apartado anterior, **tiene preferencia de paso el vehículo que circule en sentido**

indicaciones de otra persona en caso necesario, de que puede hacerlo sin peligro para los demás usuarios, cediendo el paso a otros vehículos ...”.

⁶⁹⁶ Debiera figurar como excepción a esta regla general a los vehículos en servicio de urgencia.

⁶⁹⁷ El artículo 63 del RGCir señala: “Se entienden por tramos de gran pendiente los que tienen una inclinación mínima del 7 %”.

En ese mismo artículo observamos que las pendientes se dividen en “pendientes en sentido ascendente” y “pendientes en sentido descendente”.

Pero, ¿qué significa ese porcentaje? Es una forma de expresar la relación entre la altura que salvamos cuando ascendemos por la carretera y la distancia que nos desplazamos horizontalmente. Así, una pendiente del 10% significa que salvamos 10 metros de desnivel por cada 100 metros de avance en horizontal.

⁶⁹⁸ Hubiera sido conveniente que dijese: “por su escasa anchura de diseño o a causa de obras” ya que si hay un vehículo estacionado en doble fila o averiado y ese es el motivo de la escasa anchura podría pensarse que sería de aplicación este artículo, sin embargo, los artículos 74 y 89 del RGCir descartan esta posibilidad.

⁶⁹⁹ Sería suficiente con que dijese simplemente “difícil”.

⁷⁰⁰ Parece dar a entender que ambos vehículos van en sentido contrario, tendría que decir “que circulen en sentidos diferentes” o “que circulen en sentidos contrarios” ya que lo que existe es una dirección y dos sentidos.

⁷⁰¹ Si existe señalización no se aplica la regla del que hubiera entrado primero y por ello si entrase un vehículo y se encontrase con otro que entró después, pero al que le otorgase prioridad la señal R-6 (prioridad respecto al sentido contrario), debería dar marcha atrás y dejarlo pasar primero.

⁷⁰² Una redacción más acertada sería “Si entrasen al mismo tiempo o en caso de duda sobre quien entró primero” ya que puede ocurrir que lleguen al mismo tiempo y los dos conductores crean que tienen la razón.

⁷⁰³ La Audiencia Provincial Albacete, en Sentencia 395/2023, de 18 julio analiza un accidente de circulación ocurrido en la rampa de salida de un garaje al colisionar una bicicleta con un turismo.

Dice la sentencia: “Tanto la apelante como la apelada consideran que, al no existir señalización, son de aplicación los preceptos del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (ex artículo 24) y del Reglamento General de Circulación, en la versión vigente a fecha del siniestro. Ahora bien, mientras la apelante afirma que es de aplicación el artículo 63 del Reglamento relativo a la circulación en tramos de gran pendiente, la apelada opone la aplicación del artículo 24.1 de la Ley sobre Tráfico (desarrollado por el artículo 60 del Reglamento) relativo a la circulación en tramos de vía estrechas en las que sea imposible el paso simultáneo de dos vehículos que circulen en sentido contrario”. Con lo cual la ley se aplica cuando así lo estiman el apelante y la apelada.

Y surgen algunas dudas, ya que el art. 1 de la Ley no parece avalar esta interpretación, ya que señala que su contenido se aplica:

- a) *en las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, y aquí se trata de un bien privado.*
- b) *en las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud (es decir, que no son públicos), sean de uso común, pero el Diccionario Panhispánico del español jurídico indica que “uso común” se refiere al “Uso preferente de los bienes de dominio público que, sin necesidad de título habilitante, corresponde por igual e indistintamente a todos los ciudadanos, de modo que el uso de unos no impide el de los demás” y aquí no se trata de un bien de dominio público, tampoco.*
- c) *Y en defecto de otras normas, a los titulares de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios y aquí la colectividad es conocida, ya que comprende a los titulares de los garajes, que son conocidos o podrían serlo.*

ascendente⁷⁰⁴, salvo si este pudiera llegar antes a una zona prevista para apartarse. En caso de duda se estará a lo establecido en el apartado anterior⁷⁰⁵.

Artículo 25. Conductores, peatones⁷⁰⁶ y animales.

1. El conductor⁷⁰⁷ de un vehículo tiene preferencia de paso⁷⁰⁸, respecto de los peatones⁷⁰⁹, salvo en los casos siguientes:

Por su parte el RGCir indica en su art. 1.2.c) que ni los preceptos de la Ley ni del Reglamento se aplican a los caminos, terrenos, **garajes**, cocheras u otros locales de similar naturaleza, contruidos dentro de fincas privadas, sustraídos al uso público y destinados al uso exclusivo de los propietarios y sus dependientes.

La Sentencia de la Sección 15 de la Audiencia Provincial de Madrid 11517/2005 después de reconocer que la legislación aplicable al tráfico no rige en los garajes, tal como indica el art. 1 RGCir, sin embargo, señala que “En el presente caso, ninguna duda existe que el lugar en el que se encontraba el vehículo era de acceso común para todos los vecinos de la finca y que el hecho de desplazarse dentro de ese lugar representaba un potencial peligro para la seguridad del tráfico, en relación a esos bienes jurídicos individuales antes indicados, que no ha de reducirse exclusivamente al “vial público”. De hecho, el recurrente superó los límites de su propiedad, aquí su plaza de garaje, para entrar en la de otras personas, pues en otro caso no se hubiera producido colisión alguna”. Es decir, amplía la aplicación de la legislación de tráfico a viales privados usados por una colectividad determinada de usuarios.

Continúa la sentencia indicando que “Las sentencias del Tribunal Supremo que invoca el recurrente, lejos de confirmar su pretensión, corroboran lo que se va diciendo, pues (STS de 23.04.1974) limitan el ámbito de esta infracción criminal sólo en supuestos de conducción en zonas estrictamente privadas”

También la SAP de A Coruña 1736/2017 mantiene ese criterio y estima que la rampa de acceso a un garaje se encuentra sometida a la regulación establecida en los preceptos de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial y el Reglamento General de Circulación y cita varias sentencias en ese sentido, aunque refiriéndose a situaciones en las que se ven afectadas colectividades indeterminadas de usuarios.

Aquí vemos el error que supone no declarar la ley como norma supletoria en ausencia de una normativa específica en materias de tráfico no contempladas por la normativa.

⁷⁰⁴ Las Directivas de la Unión Europea se refieren a la conducción en pendientes como “conducción cuesta arriba o cuesta abajo en pendientes prolongadas”. En este caso vemos como es indiferente el tipo de vehículo.

⁷⁰⁵ Tendrá la preferencia el vehículo con mayores dificultades de maniobra.

⁷⁰⁶ El Anexo I del TRLTSV, apartado 2, dice que peatón es quién transita a pie (va a pie), por ello si una persona cruzase el paso de peatones corriendo, siempre habría un abogado que alegase que no se podría considerar peatón. Para evitar esto, por ejemplo, en la Ley de Tráfico del Estado de Australia del Sur, la ley indica que “caminar” incluye “correr”.

La Audiencia Provincial de Madrid, en Sentencia 259/2021, confirmó la sentencia de primera instancia que desestimó la acción resarcitoria de daños y perjuicios ejercitada por el peatón demandante por concurrir culpa exclusiva del propio perjudicado en la causación del siniestro.

“El peatón fue atropellado cuando cruzaba corriendo un paso de peatones para tratar de coger un autobús situado al otro lado de la calzada. Por ello, existió una evidente y clara culpa por su parte. Pese a la preferencia que tiene el peatón en un paso de peatones frente a los vehículos que circulan por la calzada, aquellos deben de hacer un uso de dicha preferencia de una manera racional, ajustándose a las circunstancias normales de la circulación”. Eso implica que podía irrumpir en él corriendo, de manera sorpresiva e inesperada, cuando un vehículo de motor ya había rebasado la mitad del paso, apareciendo además desde atrás del vehículo. La Sala confirmó que la culpa del peatón atropellado fue exclusiva, pues no se constató culpa alguna del conductor del vehículo, que no pudo hacer absolutamente nada para evitar el atropello, lo que le exonera de responsabilidad.

⁷⁰⁷ Debiera haberse mantenido el plural del título del artículo y decir “Los conductores de vehículos tienen preferencia de paso...”

⁷⁰⁸ Se deberían haber incluido los equinos montados por agentes de la autoridad ya que deben respetar la preferencia de los peatones en los pasos destinados a ellos.

⁷⁰⁹ En Francia, la Ley de 5 de julio de 1985, conocida como Ley Badinter (apellido del entonces ministro del interior), prevé la indemnización automática de los daños corporales sufridos por un peatón implicado en un accidente, independientemente de su culpa. Este principio de indemnización no puede cuestionarse, a menos que el peatón haya querido realmente que se produjera el accidente (acto suicida, por ejemplo) o haya sido culpable, por ejemplo si estaba muy ebrio (salvo los menores de 16 años, los mayores de 70 y las personas con discapacidades en al menos un 80%).

a) En los pasos para peatones⁷¹⁰, en las aceras y en las demás zonas peatonales⁷¹¹.

⁷¹⁰ Hay que tener en cuenta que cuando una persona se dispone a atravesar esta marca vial tiene que cerciorarse obligatoriamente si se aproxima algún vehículo de motor o ciclomotor, ya que puede provocar un frenazo brusco del mismo. El conductor tiene que tener algo de tiempo para poder reaccionar y detener su vehículo ante el riesgo de una colisión por alcance.

El art. 124.1.c) RGCir señala: “En los restantes pasos para peatones señalizados mediante la correspondiente marca vial, **aunque tienen preferencia** (los peatones), sólo deben penetrar en la calzada **cuando la distancia y la velocidad de los vehículos que se aproximen permitan hacerlo con seguridad**”.

Así pues, los peatones pierden la preferencia cuando el vehículo de motor o ciclomotor ya está, prácticamente, introducido, o al lado del paso de peatones, ya que sería imposible exigir a los conductores una detención casi instantánea cuando el peatón es el que se introduce en el paso al mismo tiempo que está llegando al mismo el conductor del vehículo de motor o ciclomotor.

Esto se complementa con lo dispuesto en el art. 46 RGCir que establece: “1. **Se circulará a velocidad moderada** y, si fuera preciso, se detendrá el vehículo cuando las circunstancias lo exijan, especialmente en los casos siguientes:

a) Cuando haya peatones en la parte de la vía que se esté utilizando o pueda preverse racionalmente su irrupción en ella, principalmente si se trata de niños, ancianos, invidentes u otras personas manifiestamente impedidas”.

Dada no sólo la preferencia de los peatones sino también su uso exclusivo por parte de aquellos, si un vehículo está detenido, estacionado o irrumpe en uno de estos pasos, cometería una infracción grave contemplada en el art 76.c) TRLTSV.

Un ciclista que atraviesa, de acera a acera, un paso para peatones montado en una bicicleta no es considerado un peatón, sino un conductor, y por lo tanto no tiene preferencia. En el caso de que resultase atropellado sería considerado un ciclista que cometió una infracción. Si lo hiciese con la bicicleta llevada de la mano, sí sería considerado un peatón.

La Audiencia Provincial de Valencia, en sentencia núm. 455, de 19.12.2017, exculpó al conductor de un turismo de una colisión con una bicicleta en un paso de peatones porque la ciclista venía de circular por una acera, sin que existiera un carril acera-bici en ella, cruzó el paso de peatones montada y colisionó contra el lateral del vehículo que en aquel momento cruzaba el paso de cebra. El Tribunal estima que el conductor del turismo no actuó con negligencia, no circulaba a velocidad excesiva y no se pudo demostrar que no prestase atención a las circunstancias del tráfico. Tampoco se pudo probar que la ciclista demandante accediera al paso para peatones, que no para bicicletas, a una velocidad equiparable al paso de un peatón, y con antelación suficiente para poder ser vista por otros conductores.

La Audiencia Provincial de Barcelona, Sección 16ª en Sentencia 163/2022 de 05.04.2022, estimó en apelación que existió concurso de culpas en el atropello por parte del conductor de un turismo de un menor que cruzó un paso de peatones montado en una bicicleta. El turismo se encontraba detenido en el paso de peatones debido a que cruzaba un peatón. El conductor del turismo inició la marcha cuando pasó el peatón, siendo sorprendido por la bicicleta. Según el art. 64 RGCir los ciclistas, como conductores, sólo tienen preferencia en la calzada y el arcén. A los ciclistas les está vedada la circulación por los pasos de peatones subidos en la bicicleta, de tal modo que el menor no tenía prioridad de paso frente al turismo y además cuando inició la marcha por el paso de peatones es evidente que debió circular a mayor velocidad de como lo haría un peatón, lo que necesariamente dificultó las posibilidades de reacción del conductor del vehículo. Sin embargo, la Sala descarta que ello comporte culpa exclusiva de la víctima por cuanto es necesario que su culpa, además de exclusiva sea excluyente de la misma, lo que implica que por parte del agente implicado no exista la más mínima culpabilidad, actuando como elemento pasivo de la relación causal, lo que no ocurre en el presente caso, por cuanto el turismo colisionó a la bicicleta, por lo que intervino con su conducta en el hecho resultante. No ha resultado acreditado que la bicicleta circulara a gran velocidad, y aunque el conductor del vehículo manifestó que antes de arrancar el vehículo miró a izquierda y a derecha, lo cierto es que dicha precaución no fue suficiente para evitar la colisión si se tiene en cuenta que tenía plena visibilidad y además consta que el vehículo que estaba a su derecha parado no arrancó hasta que había pasado la bicicleta. De este modo el conductor del turismo infringió el art. 3 del Reglamento General de Circulación (conducir con la diligencia y precaución necesarias).

En atención a todo ello, el Tribunal concluye que existió concurrencia de culpas imputando a la bicicleta un 70% y al turismo un 30%.

En la Sentencia se recuerda que para apreciar la culpa exclusiva de la víctima como causa de exoneración de responsabilidad debe realizarse de modo restrictivo y deben cumplirse los siguientes requisitos:

a) Que la única conducta culpable sea la de la víctima;

b) Exclusiva y excluyente de la misma, sin que por parte del agente implicado exista la más mínima culpabilidad, actuando como elemento pasivo de la relación causal (no intervino, con su conducta, de forma alguna en el hecho).

- b) Cuando vayan a girar con su vehículo para entrar en otra vía y haya peatones cruzándola, aunque no exista paso para éstos.
- c) Cuando el vehículo cruce un arcén⁷¹² por el que estén circulando peatones que no dispongan de zona peatonal.
- d) Cuando los peatones vayan a subir o hayan bajado de un vehículo de transporte colectivo de viajeros, en una parada señalizada como tal, y se encuentren entre dicho vehículo y la zona peatonal o refugio más próximo⁷¹³.

c) Que hubiere realizado una maniobra de evasión o fortuna para evitar o aminorar el daño, o que ésta se hubiera omitido por resultar imposible.

⁷¹¹ Se han añadido las aceras y demás zonas peatonales para dar cobertura a la preferencia peatonal en vados y accesos a garajes.

ZONA PEATONAL incluye el concepto de andén (Punto 59, Anexo I, del RDLeg.6/2015) así que los VMP tampoco pueden circular por los andenes, ni cuando vayan a coger el tren o el metro, o entran en una estación de autobuses, Y recordemos que a los usuarios de VMP no les es aplicable lo de ir empujando el vehículo para mantener el concepto de peatón (eso sólo se aplica a cuando "empujan o arrastran cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, los que conducen a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas" de acuerdo al punto 4 de Anexo I del RDLeg.6/2015) es decir, deben levantar del suelo el VMP y llevarlo en las manos o colgado a la espalda (no vale decir que es como una maleta con ruedas, puesto que el VMP es un vehículo motorizado, y por lo tanto no es equipaje personal).

En Francia a los peatones se les considera usuarios vulnerables y siempre tienen preferencia cuando se hallan en la calzada y especialmente en los pasos de peatones.

⁷¹² Dado que la definición número 61 del Anexo I TRLTSV, indica que arcén es la "franja longitudinal afirmada contigua a la calzada, no destinada al uso de vehículos automóviles, más que en circunstancias excepcionales", lo único que prohíbe es la circulación de vehículos automóviles. Es el art. 49 TRLTSV, dedicado a los peatones, el que va a limitar el uso que pueden hacer éstos de la plataforma y cuando pueden circular por el arcén.

⁷¹³ Esta disposición se aplica en caso de que un autobús no pueda aproximarse totalmente a la parada porque, por ejemplo, hay vehículos parados o estacionados y si uno de esos vehículos se pudiese en marcha no tendría preferencia sobre los peatones que están tratando de subir al autobús y también tendría validez en aquellos carriles bus que tienen una acera en el sentido de la marcha y una acera o refugio del otro lado y a veces los peatones tienen que caminar un pequeño trecho para llegar a ellos.

Se da el caso de que, en ocasiones, la parada de autobús tiene un banco próximo a la calzada o postes de la marquesina o incluso maceteros y dificulta la bajada de una silla de ruedas. Si el autobús parase un poco antes para facilitar el descenso de una silla de ruedas podría ser sancionado, aunque seguramente, al menos en el juzgado, se podría alegar que el bien jurídico a proteger: el descenso cómodo de una persona con problemas de movilidad es superior a parar unos metros antes, lógicamente siempre que no haya perjuicios adicionales para otros usuarios.

e) Cuando se trate de tropas en formación⁷¹⁴, filas escolares⁷¹⁵ o comitivas organizadas⁷¹⁶.

⁷¹⁴ “Tropas en formación” significa que desfilan o marchan siguiendo un patrón, pero nos podemos encontrar a un grupo de soldados que van de maniobras por un costado de la carretera y no se puede decir que vayan en formación. Por ello sería mejor decir a “tropas cuando circulen agrupadas”. En caso de atropello a uno de los soldados, el abogado de la compañía de seguros del causante podría alegar que no iban en formación y por ello no tenían preferencia.

La Real Orden de 12 de Mayo de 1846 preveía que cuando pasasen tropas por los los puentes colgados debían hacerlo “á dos de fondo en filas abiertas y rompiendo el paso” (con el fin de no provocar una oscilación del puente que pudiese derribarlo).

El Reglamento para la conservación y policía de las carreteras de 1867, establecía en su art. 11 que: “En los (puentes) colgados queda prohibido que transiten corriendo en tropel personas y caballerías y que las tropas pasen no siendo en filas abiertas, con sólo dos hombres de frente y sin llevar el paso”.

El Reglamento (provisional) de policía y conservación de carreteras y caminos vecinales, de 29 de octubre de 1920, exigía, en su art. 16, que en los puentes colgantes las tropas no llevasen el paso.

El art. 83 del Reglamento de Circulación Urbana e Interurbana de 1928 utiliza un término más apropiado “destacamentos de tropas”.

⁷¹⁵ El art. 65.3b) del RGCir repite este texto, sin embargo, luego se refiere en el 141.4) a las patrullas escolares indicando que éstas pueden emplear una paleta que tenga incorporadas las señales verticales R-2 (stop) y R-400 (sentido obligatorio) **para invitar** a los usuarios de la vía a que detengan su marcha (lo cual no es muy correcto ya que la R-400 es para que reanuden la marcha). **Con lo cual las filas escolares tienen prioridad sobre los conductores, pero no es así en el caso de los niños que acuden al colegio y son dirigidos por una patrulla escolar, y resulta inimaginable que un conductor no acepte “la invitación” de la patrulla.** También debiera decir, al igual que lo comentado en el caso de los soldados, “escolares cuando circulen agrupados” o acercándose más a la terminología del DLE, “filas indias de escolares”.

El Reglamento de Circulación Urbana e Interurbana, de 1928, protegía mejor a los escolares ya que establecía en su art. 83 que “se prohíbe cortar las filas de escolares cuando atraviesen en formación las vías públicas”.

Las Ordenanzas municipales tratan de completar esta redacción tan somera y así la de Salamanca indica que “Las patrullas escolares (...) deben ser reconocibles como tales a distancia, y entre la puesta y la salida del sol y bajo condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad deberán utilizar dispositivos o elementos retrorreflectantes que permitan a los conductores y demás usuarios de la vía que se aproximen distinguirlos a una distancia mínima de ciento cincuenta metros -150 m-.

Los conductores de toda clase de vehículos, ante la presencia de patrullas escolares, circularán a velocidad moderada y, si fuera preciso, detendrán sus vehículos cuando así se lo indiquen dichas patrullas con las señales verticales correspondientes”.

En lugares como la Ciudad de México existe la figura del “promotor voluntario” que es una persona entrenada para colaborar en la entrada y salida de los menores de un colegio y los conductores están obligados a respetar sus indicaciones.

⁷¹⁶ Tal vez el ejemplo más típico sea un entierro, aunque podría referirse también a una manifestación autorizada. En el “Manual del Conductor del Estado de Oregón (USA) 2018-19” se señala que las Pompas Fúnebres están exentas de ciertas normas. Los vehículos que acompañen a una pompa fúnebre pueden entrar en una intersección sin detenerse y no están obligados a obedecer otras señales de tránsito. Los demás vehículos deben cederles el paso a los que acompañen a una pompa fúnebre. Si un vehículo no forma parte del cortejo, es ilegal unirse a él o introducirse entre los vehículos que sí lo forman.

El art. 163 del “Codice della Strada” italiano también prohíbe intercalarse en los convoyes de vehículos militares, de las fuerzas policiales, de los vehículos de socorro señalizados como tales y tampoco se pueden interrumpir columnas de tropas, cortejos y procesiones.

El apartado B.14 del art. 131 del Código de Transito de Colombia considera infracción grave: “No respetar las normas establecidas por la autoridad competente para el tránsito de cortejos fúnebres”.

El Código de Tránsito brasileño en el art. 205, establece que no se debe «adelantar a un vehículo en movimiento que forme parte de un cortejo, procesión, desfile o formación militar, salvo con autorización de la autoridad de tránsito o des sus agentes».

El Reglamento de Circulación Urbana e Interurbana, de 1928, prohibía, a los vehículos, en su art. 83 “cortar las procesiones y las manifestaciones autorizadas por la Autoridad competente”.

Por ello convendría que el Reglamento General de Circulación aclarase un poco más cómo actuar en estas situaciones.

No respetar la preferencia de paso es infracción grave tipificada en el art. 76.c) TRLTSV.

2. En las zonas peatonales, cuando el vehículo las cruce por los pasos habilitados al efecto⁷¹⁷, el conductor tiene la obligación de dejar pasar a los peatones que circulen por ellas.

⁷¹⁸ (Preferencias de paso en otros países).

3. El conductor del vehículo tiene preferencia de paso⁷¹⁹, respecto de los animales⁷²⁰, salvo en los casos siguientes:

a) En las cañadas⁷²¹ señalizadas.

⁷¹⁷ Al hablar de “pasos habilitados al efecto” debemos entender que son, por ejemplo, los tramos señalizados o no en la acera (zona peatonal) que comunican por ejemplo la calzada con la entrada a un garaje. También podría referirse a los “pasos para peatones” y por ello debiera haberse clarificado.

Lo curioso es que el RGCir. en el art. 121.5) señala que “La circulación de toda clase de vehículos **en ningún caso** deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales” contradiciendo lo dispuesto en el TRLTSV. Pero no sólo contradice lo dispuesto en el Art. 25.2 TRLTSV, que vemos que permite circular por zonas peatonales por los pasos habilitados, sino también lo establecido en el propio RGCir en su art. 68.1) donde permite que los vehículos prioritarios puedan dejar de cumplir bajo la exclusiva responsabilidad de sus conductores las normas de los títulos II, III (el art. 121 está en el Título III) y IV, salvo las órdenes y señales de los agentes, que son si empre de obligado cumplimiento”, con lo cual se aparta del art. 121.5) RGCir que como vimos establece que “en ningún caso” puede circularse por aceras y demás zonas peatonales. Por ello, al no estar incluidos entre las excepciones contempladas en el TRLTSV, los vehículos de limpieza urbana, como las barredoras, no pueden circular por las aceras.

⁷¹⁸ En algunos Estados federados de USA, como por ejemplo en California también tienen preferencia en todo momento los invidentes con bastón o con perro lazarillo.

⁷¹⁹ El diario digital “El Español” informa en su edición de 31.12.2018 que una mujer falleció tras chocar con un caballo el coche en el que viajaba junto a su esposo y sus tres hijos pequeños, uno de los cuales ha resultado herido grave, en el término municipal de Domingo Pérez (Toledo). Posiblemente el caballo escapó de una finca colindante a la carretera. Aquí el conductor tiene preferencia tanto de paso como de circulación, pero esa preferencia no se puede aplicar ya que es inimaginable ver a un conductor discutir con uno de esos animales sobre quien tiene la preferencia de paso.

⁷²⁰ La redacción es inapropiada ya que debía decir sobre los animales guiados por un conductor de ganado o acompañados por una persona, en el caso de los animales de compañía, porque si no, siempre tendrán prioridad los animales sueltos no acompañados salvo que no queramos evitar atropellos o no podamos evitarlo. Además, la preferencia no sería de aplicación en materia de seguridad vial sino en materia de responsabilidad civil en caso de daños personales o materiales. Véanse los artículos 126 y 127 del RGCir.

El 12.06.2018, el diario digital alemán “<https://www.stuttgarter-zeitung.de/>” publicó un video en el que se ve a un ciclista que circula por un carril acera-bici en la ciudad de Múnich y que ante la presencia de una familia de gansos en el carril pasa por encima de ellos, dejando a uno herido. El video se viralizó enseguida, el conductor fue identificado y detenido y de acuerdo con el Código Penal alemán puede enfrentarse a una pena de reclusión de hasta tres años por maltrato animal. Lo que vemos es que, aunque los animales no tengan preferencia no se pueden atropellar sin más, sino que en este caso había que tratar de esquivarlos como habían hecho varios ciclistas antes.

La Ley de Tránsito de la República Dominicana expresa muy bien en su art. 63.2) como debe ser el comportamiento de los conductores cuando se encuentran con animales: “Todo el que conduzca un vehículo de motor por la vía pública al acercarse a cualquier animal deberá tomar las precauciones razonables para evitar que los animales se asusten y para garantizar la seguridad de las personas, si hubiere alguna, a cargo de los mismos, y si fuera necesario, reducirá velocidad, o detendrá el vehículo y apagará el motor hasta que los animales hayan pasado”.

⁷²¹ El art. 66.2 del RGCir habla de, “cañadas o pasos de ganado” por lo que además de la cañada propiamente dicha se debe incluir el cordel, la vereda o cualquiera otro. Según lo dispuesto en el artículo 570 del Código civil y en el art. 4 de la Ley 3/1995 de Vías Pecuarias, la cañada no podrá exceder en todo caso de la anchura de 75 metros, el cordel de 37 metros cincuenta centímetros, y la vereda de 20 metros. Se señalizan con un panel complementario con la palabra “cañada” debajo de la señal P-23 (Paso de animales domésticos) que debe ser complementada con señales de limitación de velocidad. Sin embargo, de acuerdo con lo dispuesto en la Base quinta de la Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que establece que las señales se acomodarán a lo dispuesto en la Convención de Viena de 1968 de

- b) Cuando vayan a girar con su vehículo para entrar en otra vía y haya animales cruzándola⁷²², aunque no exista pasos para estos.
- c) Cuando el vehículo cruce un arcén por el que estén circulando animales que no dispongan de cañada⁷²³.

4. El conductor de una bicicleta tiene preferencia de paso respecto a otros vehículos:

Señalización Vial y también de acuerdo con lo indicado en el artículo 134 del RGCir, podrían colocarse siluetas de otros animales si esa fuera la especie preponderante en la zona.

La Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que sigue vigente señala en su Base V dedicada a la señalización: “1. Los símbolos de señalización se acomodarán a los modelos establecidos por la Convención sobre señalización vial, abierta a la firma en Viena el 8 de noviembre de 1968, al Acuerdo Europeo complementario de dicha Convención, abierto a la firma en Ginebra el 1 de mayo de 1971 y a su Protocolo adicional sobre marcas viarias, abierto a la firma en Ginebra el 1 de marzo de 1973” y esa Convención de Viena indica en su Anexo 1 dedicado a las Señales Viales, en el apartado 15 sobre Paso de ganado y de otros animales: a) Para anunciar la proximidad de un tramo de vía en el que sea muy probable el paso de animales, se empleará como símbolo la silueta de un animal de la especie, doméstica o que vive en libertad, de que se trate, por ejemplo, el símbolo A, 15ª (una vaca) para un animal doméstico y el símbolo A, 15b (un ciervo) para un animal que vive en libertad. Es decir, recomienda que se utilice el símbolo de la especie más común en la zona. Incluso en algunas zonas de Canarias habría que poner la silueta de un dromedario en lugar de una vaca. En Francia, nos encontramos con una oveja en lugar de una vaca en determinadas zonas y aquí debiera aplicarse en Castilla-La Mancha; en Portugal hay señales de peligro por la presencia de anfibios, con la silueta de una rana, (que también se ve en Alemania) y de la presencia del lince ibérico.

Sería deseable que el legislador publicase una colección de siluetas de animales frecuentes, para que pudiesen ser utilizadas en las distintas vías. Es mucho más eficaz publicar la silueta de un jabalí en una zona donde son abundantes que la de un ciervo, que tal vez, nunca se haya visto en esa zona. Y eso es lo que se hizo mediante la reforma del RGCir a través del Real Decreto 465/2025, de 10 de junio, donde aparece también la silueta del jabalí dentro del Catálogo Oficial de Señales.

En el Anexo I del RGCir, en el apartado 5.8) dedicado a las “Señales de Indicaciones Generales” figuran la señal S-14a de “Paso superior para peatones” y la señal S-14b de “Paso inferior para peatones”, pero en ambos casos refiriéndose a pasos con peldaños, cuando ya la Convención de Viena de Señalización Vial en su señal G, 21 (donde se ve la silueta de un peatón subiendo una rampa) establece que “se utiliza para indicar un paso de peatones elevado o subterráneo sin peldaños. Puede emplearse también en esta señal el símbolo para personas con discapacidades”, es decir se podría poner dentro el SIA, el símbolo internacional de discapacidad.

⁷²² Tendría que decir “animales acompañados cruzándola”. Además, la redacción no es apropiada ya que los animales, acompañados o no, podrían en ese momento no estar cruzándola, sino circulando por ella y no por ello dejarían de tener preferencia.

⁷²³ ¿Y qué ocurre si disponen de cañada y sin embargo circulan por el arcén? Aquí se ve claramente que se debía incluir la palabra “acompañados”. El conductor podría denunciar a la persona que está a cargo de los animales por no circular por la cañada. Si no fuesen acompañados tendrían preferencia los animales siempre, salvo que no se quisiera evitar atropellarlos.

- a) Cuando circule por un carril-bici⁷²⁴, paso para ciclistas⁷²⁵ o arcén debidamente autorizado⁷²⁶ para uso exclusivo de conductores de bicicletas⁷²⁷.
- b) Cuando para entrar en otra vía el⁷²⁸ vehículo gire a derecha o izquierda⁷²⁹, en los supuestos permitidos, existiendo un ciclista en sus proximidades.

⁷²⁴ Debiera indicar “vía ciclista” en lugar de “carril-bici” ya que una vía ciclista incluye el carril-bici protegido, la acera-bici y la pista-bici.

⁷²⁵ El Dictamen 2/2016 de la FSCSV, en su apartado. V.C.3, señala que “de conformidad con el art. 25.4.a) TRLTSV (conductores, peatones y animales) **el ciclista goza de la plena protección, paralela a la del peatón** en los casos en los casos del 25.1.a) TRLTSV, cuando la circulación tiene lugar por carril-bici, paso para ciclistas o arcén debidamente autorizado para su uso exclusivo (...).

Por ese motivo, la señal R-407.a) (Vía reservada para ciclos o vía ciclista), también debe verse como mínimo a 30 m. qué es desde (en el Apdo.7.10.2 de Norma 8.1-IC) donde, como mínimo, se exige que sea visible la señal para los pasos para peatones...

Y para tramos con poca visibilidad deberá emplearse a 150 m, en el caso que nos ocupa de ciclistas y con el mismo argumento de exigencia de FSCSV, la señal P-22 (peligro por la proximidad de un paso para ciclistas) en lugar de la señal P-20 (peligro por la proximidad de un paso para peatones).

Por ello también le sería de aplicación lo dispuesto en el apartado 7.10.2 (PASO PARA PEATONES CON PRIORIDAD) de la Norma 8.1-IC, adaptándolo para los ciclistas:

- Se prohíbe el estacionamiento a menos de 10 m del paso.
- Se debe reforzar la iluminación en el propio paso para ciclistas (en caso de calle iluminada, el paso debe sobreiluminarse).

⁷²⁶ El artículo 64.a) del RGCir sustituye la palabra “autorizado” por “señalizado”. De todas formas, un arcén para uso exclusivo de conductores de bicicletas no es una de las vías ciclistas contempladas en el Anexo I de la ley.

⁷²⁷ El art. 36.1) RGCir que se ocupa de la circulación por los arcones señala que se circulará por el arcén en ausencia de carril específico (por ejemplo, un carril bici) y que en ausencia de arcén se debe utilizar la parte imprescindible de la calzada y eso tiene aplicación en poblado ya que normalmente no hay arcones. Por ello si existe en el casco urbano un carril bici, debe utilizarse y evitar las otras partes de la vía, incluidas las aceras, que están reservadas a los peatones. El carril bici **debe** estar señalado con la señal vertical S-64 (Carril bici o vía ciclista adosada a la calzada, exclusivos para ciclos), o con la R-407 a) (Vía reservada para ciclos o vía ciclista) y con la marca vial correspondiente (art.170.e RGCir).

El TRLTSV en el punto 74 del Anexo I **exige** que la vía ciclista esté señalizada **tanto verticalmente como horizontalmente** ya que ambas se complementan. Es decir, no basta con que esté sólo una de ellas.

También se debe tener en cuenta lo dispuesto en el apartado 4.4.1.1 de la Norma 8.1-IC, que indica que las señales de reglamentación deben repetirse cada minuto de recorrido.

En particular, la señal vertical R-407 tiene el defecto de obligar en lugar de recomendar el uso de las vías ciclistas, lo que supone numerosos problemas para los ciclistas, sobre todo en las incorporaciones o salidas de los tramos. Siempre se debe tener presente, tanto en los pasos para peatones, como en las vías ciclistas, el Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, en cuya página 44, se recuerda que “Cuando se detectan carencias o irregularidades en la señalización atinente a colectivos vulnerables deben remitirse los testimonios oportunos a la autoridad competente para la subsanación o exigencia de responsabilidades a quien proceda”.

⁷²⁸ El artículo determinado indica un vehículo concreto y este no es el propósito de la Ley y por ello debiera sustituir “el vehículo” por “un vehículo”.

El art. 64 del RGCir sigue dando preferencia, en estos casos, a los ciclistas sobre los vehículos a motor, mientras que el TRLTSV ha suprimido “a motor”. Debemos tener en cuenta que tanto el ciclomotor como cualquier triciclo de motor (sin distinción de potencia) han pasado a ser vehículos de motor tras la aprobación del Reglamento UE 168/2013 (en vigor en España desde 01/01/2016).

⁷²⁹ En los últimos años se han habilitado carriles bici en muchas ciudades, especialmente en avenidas con dos o tres carriles. También se han incorporado los conceptos “ciclocarril” y “ciclovía” en el Manual de aplicación de los nuevos límites de velocidad en vías urbanas y travesías (2021) editado por la DGT en colaboración con la FEMP, aunque sin definirlos. Al incorporarse a la avenida desde una calle lateral el conductor de un vehículo de motor debe estar muy atento de la posibilidad de que circule por un carril bici un ciclista ya que tiene preferencia. Por ello debería señalizarse el cruce siempre con la señal de peligro P-22 indicando la posible presencia de ciclistas.

- c) Cuando los conductores de bicicleta circulen en grupo⁷³⁰, serán considerados como una única unidad móvil a los efectos de la preferencia de paso⁷³¹ y serán aplicables las normas generales sobre preferencia de paso entre vehículos⁷³².

En circulación urbana⁷³³ se estará a lo dispuesto por la ordenanza municipal correspondiente.

5. Los vehículos de movilidad personal y las bicicletas y ciclos no podrán circular por las aceras. Reglamentariamente se fijarán las excepciones que se determinen.

Artículo 26. Cesión de paso e intersecciones.

- 1. El conductor de un vehículo que tenga que ceder el paso a otro** no debe iniciar o continuar su marcha o su maniobra, ni reemprenderlas, hasta asegurarse de que con ello no obliga al conductor del vehículo que tiene la preferencia a modificar bruscamente su trayectoria o su velocidad y debe mostrar con suficiente antelación, por su forma de circular, y especialmente con la reducción paulatina de la velocidad⁷³⁴, que efectivamente va a cederlo.
- 2. Aun cuando tenga preferencia de paso, ningún conductor debe entrar con su vehículo en una intersección o en un paso para peatones** si, previsiblemente, puede quedar detenido en ellos impidiendo u obstruyendo la circulación transversal.
- 3. El conductor que tenga detenido su vehículo en**⁷³⁵ **una intersección regulada por semáforo, constituyendo un obstáculo para la circulación** debe salir de aquella sin esperar a que se permita la circulación en la dirección que se propone tomar, siempre que al hacerlo no entorpezca la marcha de los demás usuarios que avancen en el sentido permitido.

⁷³⁰ Una definición más precisa se conseguiría sustituyendo "en grupo" por "agrupados" ya que esta última definición indica con más claridad que circulan juntos. El artículo 64.g) del RGCir señala que los ciclistas tendrán prioridad de paso frente a los vehículos de motor: "Cuando circulando en grupo, el primero haya iniciado ya el cruce o haya entrado en una glorieta", con lo que tendrían preferencia también frente a los ciclomotores (el Reglamento UE 168/2013 los convirtió en vehículos de motor) y además si es un grupo muy estirado y no es una competición debería indicarse algo así como "y se vean ciclistas aproximándose", ya que, de no ser así, los conductores de vehículos a motor no sabrían si ya pasó todo el grupo y tendrían que seguir esperando por si acaso aparece algún ciclista rezagado.

⁷³¹ Este art. está relacionado con el art. 64 RGCir dedicado a la prioridad de paso de ciclistas sobre los vehículos de motor. En su apartado c) este último artículo dispone que tienen prioridad los ciclistas: "Cuando circulando en grupo, el primero haya iniciado ya el cruce o haya entrado en una glorieta". Eso implica que el último ciclista del grupo seguiría teniendo preferencia, aunque en ese momento el semáforo se encontrase en fase roja. Por eso el TRLTSV o el RGCir debía definir con claridad lo que se entiende por grupo.

⁷³² Es importante señalar que, salvo las excepciones que figuran en este artículo, todos los vehículos, sean o no de motor, tienen que respetar, entre ellos, las normas generales sobre preferencia.

⁷³³ Se autoriza a los ayuntamientos a que regulen la preferencia de los ciclistas frente a los vehículos de motor siempre que dicha regulación no contradiga el TRLTSV ni el RGCir.

⁷³⁴ Sería una infracción grave contemplada en el art. 76c) TRLTSV aproximarse, por ejemplo, a una glorieta a una velocidad excesiva y verse obligado a frenar bruscamente en su entrada provocando que un vehículo que circula por dentro de la glorieta se detenga por temor a una colisión.

⁷³⁵ Sería más correcto indicar "dentro de" ya que si está antes del semáforo posiblemente estaría detenido por una avería y entonces no podría cumplir este precepto. Recordemos que en una intersección el cruce de dos vías es al mismo nivel (Anexo I.62 TRLTSV) incluidas las glorietas y que según la Norma 3.1.IC pueden ser eventualmente, otras vías para pasar de una carretera a otra.

Artículo 27. Vehículos⁷³⁶ en servicios de urgencia⁷³⁷.

Tienen preferencia de paso⁷³⁸ sobre los demás vehículos y otros usuarios de la vía⁷³⁹ los vehículos de servicio de urgencia⁷⁴⁰, **cuando se hallen en servicio de tal carácter**⁷⁴¹, así como

⁷³⁶ Este artículo está desarrollado en el RGCir en los artículos 67, 68, 69, 70, 111 y 112. Debiera titularse “Vehículos prioritarios y otros vehículos en servicio de urgencia” y aclarar mejor las similitudes y diferencias entre ambos. El RGCir, en su art. 67, indica que los vehículos prioritarios en servicio de urgencia tienen prioridad de paso respecto a los otros vehículos y pueden ejercer ese derecho solo cuando lleven a cabo un servicio urgente, pero tienen que hacerlo siempre con la máxima precaución y respetando una serie de normas. Así que no deben vulnerar las señales de los semáforos ni la prioridad de paso en las intersecciones hasta cerciorarse de que:

- No ponen en peligro a peatones u otros usuarios de la vía.
- Los conductores de los demás vehículos se hayan detenido o están dispuestos a facilitar la marcha del vehículo prioritario.

Por otro lado, este tipo de vehículos deben llevar una instalación homologada de aparatos emisores de luces, así como de señales acústicas especiales.

También pueden circular por encima de los límites de velocidad, estando exentos de cumplir, aunque bajo su responsabilidad, con las normas de circulación contenidas en los Títulos II (circulación de vehículos), III (otras normas de circulación) y IV (señalización), salvo las órdenes y señales de los agentes, que son siempre de obligado cumplimiento. Incluso el art. 68.1 les permite circular en sentido contrario por una autopista o autovía o dar marcha atrás en esas vías, siempre que no comprometan la seguridad de otros usuarios y lo hagan por el arcén y también pueden penetrar en la mediana o en los pasos transversales de éstas. Pero dado que el bien jurídico máximo a proteger siempre será la vida humana, en la persecución de un delincuente o en el traslado de una persona enferma o malherida a un centro sanitario no se pueden poner en peligro otras vidas. Por eso, el art. 67.2 RGCir exige un “uso ponderado” y la necesidad de adoptar “extraordinarias precauciones” y si no pudiese demostrar que actuó de ese modo incluso podría no ser una infracción administrativa sino que incluso podría tener consecuencias penales para el conductor, de acuerdo con los art. 379 (velocidad exagerada), 380 (temeridad manifiesta con peligro concreto para la vida de las personas), 381 (manifiesto desprecio a la vida de los demás) o incluso el 382 (resultado lesivo constitutivo de delito) del Código Penal.

El Juzgado de Primera Instancia núm. 4 de Pamplona, emitió la Sentencia 5/2021, de 22 de enero, en la que declaró la responsabilidad del vehículo de policía que provocó un accidente cuando circulaba en servicio de urgencia por no respetar la preferencia de paso del vehículo que conducía la demandante. Recuerda que los art. 67 y 68.2) RGCir exigen un uso ponderado de su condición de vehículos prioritarios cuando realicen uno de estos servicios evitando poner en peligro a otros usuarios. Lo que no imponen estos preceptos es la obligación de los otros usuarios de apercebirse de las señales luminosas o acústicas y la carga de asegurarse que no se está generando riesgo alguno la impone la Ley a quien hace uso de la prerrogativa de no respetar la señalización.

El Tribunal Supremo en sentencia 729/2023, de 4 de octubre, absolvió de la acusación de conducción temeraria a un agente de policía que fue requerido para acudir con urgencia a una llamada de su centralita para desempeñar su actuación profesional y que en el recorrido atropelló a un peatón que se desplomó en la vía pública y no pudo evitar su atropello causando su fallecimiento.

⁷³⁷ Se olvidó el legislador de incluir a los agentes de la autoridad que circulan en bicicleta o que van a caballo ya que con esta redacción si van persiguiendo a alguien tendrían que detenerse en los semáforos al no ser considerados vehículos en servicios de urgencia ya que el artículo 68.2 del RGCir les exigen que lleven la señal V-1 y señales acústicas especiales. Las bicicletas de los agentes de tráfico para ser consideradas en este carácter tendrían que llevar señales acústicas y luminosas.

En Estados Unidos la policía utiliza en algunos aeropuertos y en diversas situaciones vehículos Segway con señales acústicas y luminosas para actuar en servicios de urgencia.

Véase: <https://www.youtube.com/watch?v=CsaE21-rokU>

⁷³⁸ La Ley Nacional de Seguridad Vial y Tránsito de Uruguay especifica que no se puede seguir a un vehículo de emergencia, es decir, no se puede aprovechar que le van dejando paso para colarse detrás de él.

⁷³⁹ Es decir, también tienen que apartarse los jinetes y los peatones.

⁷⁴⁰ Podría preverse tal como sucede en la República Checa o en Alemania, que los conductores, en caso de congestión en una autopista causada por un accidente, estén obligados a arrimarse a los costados para dejar despejado un carril en el medio que permita la circulación de los vehículos prioritarios.

⁷⁴¹ Si no están en servicio de urgencia, incluso los prioritarios, son considerados vehículos normales y por ejemplo la policía no puede alegar que estaba prestando simplemente servicio de seguridad ciudadana. No sería servicio de urgencia tampoco, llevarlo a cargar combustible, lavarlo o trasladarlo a un garaje. En estas circunstancias, el conductor, incluso el habitual, podría conducir con una tasa de alcohol en sangre igual o inferior a 0,5 g por litro, o de alcohol en aire espirado que no superase 0,25 mg por litro.

los equipos de mantenimiento de las instalaciones y de la infraestructura de la vía y los vehículos que acudan a realizar un servicio de auxilio en carretera⁷⁴². Pueden circular por

Algunos vehículos prioritarios cuando no están de servicio colocan por dentro del parabrisas un cartel con la leyenda “Fuera de Servicio” para evitar malos entendidos. Si lo lleva un mecánico a un taller debe poder demostrar que tiene una relación laboral con el taller.

Para poder actuar “contra legem” sus conductores y no ser sancionados, deben:

- *Actuar excepcionalmente (es decir, no debe ser su conducción habitual).*
- *Limitarse estrictamente a su misión específica.*
- *Actuar de ese modo porque es absolutamente necesario.*
- *No causar un mal mayor que el que se intenta resolver.*
- *Que el vehículo esté autorizado para ese cometido.*

Se causa un mal mayor que el que se intenta resolver cuando, por ejemplo, un camión de bomberos que se dirige a apagar un incendio menor causa la muerte de personas en un accidente de tráfico o cuando una ambulancia en servicio urgente causa el fallecimiento de los trasladados o de terceros por conducción imprudente.

*Distinto es el caso de los taxis, de los vehículos destinados al transporte de pasajeros de más de 9 plazas o de mercancías con una MMA superior a 3.500 kg, ya que el RGCir en su art. 20, que se ocupa de la tasa de alcohol en sangre y en aire espirado, habla de “Cuando se trate de **vehículos**...” y un vehículo nunca pierde esa condición, que por otra parte viene reflejada en su tarjeta ITV. Eso implica que no importa la actividad que realice y sus conductores no pueden conducir con una tasa de alcohol en sangre superior a 0,3 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0,15 miligramos por litro.*

Los agentes si denuncian a un taxista que va con su familia de vacaciones deberían hacerlo como si estuviese trabajando, aunque suelen tener en cuenta la circunstancias que concurren en estos casos, por eso sería adecuado que la Ley y el RGCir aclarasen aún más si debe hacerse una diferencia cuando se está “de servicio” o cuando se desempeña otra actividad.

⁷⁴² *Se supone que también si el auxilio es en una vía urbana. Aunque tengan prioridad de paso, esto no los convierte en vehículos prioritarios.*

encima de los límites de velocidad establecidos y están exentos de cumplir otras normas o señales⁷⁴³, en los términos que reglamentariamente se determine⁷⁴⁴.

⁷⁴³ Este apartado final de este artículo, al no limitarse a los vehículos prioritarios, avala que los vehículos de mantenimiento y las grúas de auxilio, en servicio de urgencia, puedan circular por encima de los límites de velocidad establecidos y estén exentos de cumplir otras normas o señales.

El RD 159/2021 supone que ahora pueden estar dotados de una señal acústica, cuyo tono y sonido será por defecto tritonal discontinuo tipo bip-bip-bip. Y recordemos que este RD indica en su art 6.a) que “tendrán preferencia de paso sobre los demás vehículos y otros usuarios de la vía cuando se hallen en servicio de auxilio” y en la letra c) .explicit que podrá hacer uso de la señal acústica tritono “Cuando el vehículo esté en misión de acceso o llegada al escenario hará uso de la señal luminosa y, **en su caso, de la acústica**. Cuando se encuentre realizando las tareas de auxilio, únicamente hará uso de la señal luminosa. En todo caso, y cuando las tareas de auxilio se desarrollen en vías urbanas, el uso de la señal acústica tendrá carácter excepcional, reservándose a los supuestos en los que las circunstancias del tráfico así lo exijan.”

El compendio de Instrucciones de la DGT, de 08.05.2014: 14/V-106, 14/S-133, 14/C-114, señala que: “La prioridad de paso sólo alcanza al vehículo de auxilio en carretera que de forma cierta acuda a un servicio por haber sido requerido para ello. En caso de duda, los agentes requerirán a la grúa de auxilio en carretera (ahora vehículo de auxilio en vías públicas) que acredite que es quien verdaderamente ha sido llamada para realizar el servicio de auxilio”.

Pero, igualmente los vehículos prioritarios si no acuden de forma cierta a un servicio por haber sido requeridos para ello, haciendo uso de las señales acústicas y/o ópticas, o no respetando los límites de velocidad serían sancionados por una infracción grave tal como señala el artículo 68.2 RGCir”.

Además, los conductores de los vehículos prioritarios, tal como señala el art. 67.2 del RGCir: “... harán uso ponderado de su régimen especial únicamente cuando circulen en prestación de un servicio urgente...”

El término “ponderado” no clarifica demasiado y si bien los policías y los bomberos cuentan con un código deontológico que les permitiría interpretar lo que significa “ponderado”, no sucede lo mismo con los conductores de otros vehículos prioritarios ya que carecen de él. En otros países europeos figura que cuando crucen un semáforo en rojo, el conductor debe reducir la velocidad lo suficiente para ser capaz de detenerse ante cualquier vehículo que se cruce con él.

Y finalmente la redacción del compendio de instrucciones no deja de sorprender ya que los agentes deberían dirigirse al conductor de la grúa y no a la propia grúa.

⁷⁴⁴ Arts. 67 al 70 RGCir. Se debe tener en cuenta que **un vehículo no prioritario en servicio de urgencia** tiene prioridad, pero sigue sin ser prioritario por lo que no puede instalar la señal V-1. El artículo 70 RGCir permite utilizar la bocina en forma intermitente, conectar la luz de emergencia, si se dispone de ella, o agitar un pañuelo o procedimiento similar.

El artículo 68 RGCir permite excepcionalmente circular en sentido contrario por el arcén de una autopista o autovía, pero no por otro tipo de vías.

Debemos tener presente que aunque dice “en los términos que reglamentariamente se determine”, el RGCir no cumple con su misión de aclarar y ampliar lo dispuesto en la Ley, ya que, si bien, en el art. 121.5) señala que “La circulación de toda clase de vehículos **en ningún caso** deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales” en el art. 67.1) permite que se **puedan dejar de cumplir** bajo la exclusiva responsabilidad de los conductores las normas de los títulos II, III (el art. 121 está en el Título III) y IV, salvo las órdenes y señales de los agentes, que son siempre de obligado cumplimiento”.

Es decir, estos conductores no están obligados a cumplir las obligaciones, prohibiciones y limitaciones relativas a la circulación vial, salvo las órdenes de los agentes, por lo que no pueden ser denunciados por las infracciones correspondientes; pero de esta regulación derogatoria no puede deducirse que también estén autorizados a crear situaciones injustificadas de riesgo para otras personas o que no tengan que tener en cuenta situaciones concretas de la vía o del tráfico u otras circunstancias particulares adaptando a ellas su conducta al volante.”

El artículo 6 del Real Decreto núm. 434/1988 (BOE núm. 112, de 10 de mayo) sobre reestructuración de la Casa de S. M. el Rey, dispone que la Guardia Real tendrá entre sus cometidos esenciales: “Proporcionar el servicio de guardia militar, rendir honores y dar escoltas solemnes a S.M. el Rey y a los miembros de Su Real Familia que se determinen, prestando análogos servicios a los jefes de Estado extranjeros cuando se ordene” pero no aclara si los vehículos de esas escoltas, que son militares, tienen el carácter de prioritarios. No es así en el Código de la Circulación ruso donde se indica que los vehículos de las grandes autoridades del Estado, los de sus escoltas y los que escoltan a jefes de estado extranjero tienen carácter de prioritarios.

⁷⁴⁵ (Comportamiento de los demás conductores y de los peatones ante un vehículo prioritario).

⁷⁴⁶ (Vehículos no prioritarios en servicio de urgencia).

⁷⁴⁷ (Autorizaciones especiales para ciertos vehículos).

Sección 4.^a Incorporación a la circulación

⁷⁴⁵ La Ley no se ocupa de este aspecto y aunque el RGCir tiene un artículo específico sobre este tema, el 69, en el que señala: “1. Tan pronto perciban las señales especiales que anuncien la proximidad de un vehículo prioritario, **los demás conductores adoptarán las medidas adecuadas, según las circunstancias del momento y lugar, para facilitarles el paso**, apartándose normalmente a su derecha o deteniéndose si fuera preciso”, no aclara que sucede en el caso de que un conductor detenido en un semáforo se vea obligado a dejar el paso a un vehículo prioritario en servicio de urgencia. En el caso de que el sistema de foto-rojo registre una imagen con el coche saltándose el semáforo y le llegue automáticamente al domicilio del conductor una multa, éste tendrá éxito en su recurso si se aprecia el vehículo prioritario detrás. Si no es así debe solicitar la secuencia a fotográfica posterior, y en ella se podrá observar que aquel vehículo se encontraba detrás.

Lo que no dice el TRLTSV ni el RGCir es como debe comportarse un peatón, que, por ejemplo, va a cruzar o está cruzando un paso de peatones y por ello el art. 69 RGCir debiera decir: “1. (...) los demás conductores y los peatones (...)” ya que no sería sancionable no desistir de cruzar el paso de peatones o mantener el mismo ritmo de cruce a riesgo de ralentizar la marcha del vehículo prioritario.

⁷⁴⁶ De ellos sólo se ocupa el art. 70 RGCir. Permite a sus conductores tocar la bocina y conectar las luces de emergencia o bien agitar un pañuelo. No obliga a que tenga que viajar en el vehículo una persona lesionada. Es llamativo que fingir la prestación de un servicio de urgencia por un conductor particular sólo tenga la consideración de grave, tal como indica el aptdo. 4 de este artículo y se aplica de acuerdo al art. 76.c) TRLTSV. Los agentes de tráfico en estos casos suelen denunciar a este tipo de conductores por conducción temeraria ya que esta conducta tiene la consideración de infracción muy grave (art. 77.e) TRLTSV).

El “Codice della Strada” italiano exceptúa a estos últimos vehículos de las limitaciones en el uso de la bocina del vehículo. El Reglamento de Circulación alemán exige que el circular deprisa implique más posibilidades de salvar la vida de la persona.

⁷⁴⁷ La DGT cuenta con la aplicación TRAZA para facilitar las autorizaciones especiales de circulación:

- Autorizaciones para vehículos que superan los valores máximos reglamentarios de masas o dimensiones por tratarse de vehículo especial agrícola, de obras o servicios o transporte de carga indivisible así como vehículos en configuración euromodular.
- Vehículos afectados por las restricciones a la circulación establecidas anualmente por esta Dirección General por motivos de fluidez y seguridad del tráfico en períodos de desplazamientos masivos de vehículos o peligrosidad de la carga transportada.
- Comunicación de obras que afectan a la circulación ordinaria de la vía.
- Autorización para la realización de pruebas o ensayos de investigación en vías de uso público.
- Autorización o informe de jefatura para pruebas deportivas con competición y marcha ciclista.

Véase la Resolución de 22 octubre de 2025, del Director General de Tráfico, por la que se establece la red de itinerarios aptos para la circulación de los conjuntos euro-modulares.

En España se permiten comportamientos que debieran regularse. En Alemania, el art. 35 StvO (Reglamento de Circulación) detalla que los vehículos que se utilicen en operaciones de vialidad invernal pueden circular por debajo de la velocidad mínima establecida en las autopistas, que los vehículos de limpieza urbana pueden circular por las aceras o que los vehículos de recogida de basuras pueden detenerse en lugares donde está prohibida la parada. Eso no significa que los demás vehículos tengan que apartarse para dejarlos pasar, ya que esa obligación sólo es exigible cuando se aproxima un vehículo provisto de sirena y luces azules.

También existen otras conductas que no tienen apoyo legal o reglamentario y que sin embargo se consienten y sería mejor que se incluyesen en la normativa de tráfico. En el estado federado australiano de Nueva Gales del Sur, en el art. 269.1 de su Código de Circulación, se establece: “Una persona no debe apearse, o salir de un vehículo en movimiento, a menos que dicha persona se dedique al reparto o la recogida de mercancías puerta a puerta o a la recolección de basura o desechos, y el vehículo no circule a más de 5 km/h”. Y en España es frecuente ver camiones de la basura que avanzan lentamente mientras los empleados de la limpieza van bajando y subiendo en marcha utilizando los estribos mientras retiran y vacían contenedores o arrojan dentro del vehículo bolsas de basura.

Artículo 28. Incorporación de vehículos a la circulación⁷⁴⁸.

El conductor de un vehículo parado o estacionado en una vía o procedente de las vías de acceso⁷⁴⁹ a la misma, de sus zonas de servicio o de una propiedad colindante, que pretenda incorporarse a la circulación, debe cerciorarse de que puede hacerlo sin peligro para los demás usuarios. Debe advertirlo con las señales obligatorias para estos casos y ceder el paso a los otros vehículos, teniendo en cuenta la posición, trayectoria y velocidad de éstos.

Si la vía a la que se accede está dotada de un carril de aceleración, el conductor debe incorporarse a aquélla a la velocidad adecuada.

Artículo 29. Conducción de vehículos en tramo de incorporación.

Con independencia de la obligación del conductor del vehículo que se incorpore a la circulación de cumplir las prescripciones del artículo anterior, **los demás conductores facilitarán, en la medida de lo posible⁷⁵⁰, dicha maniobra**, especialmente si se trata de un **vehículo de transporte colectivo de viajeros** que pretende incorporarse a la circulación desde una parada señalizada.

⁷⁴⁸ Se regula en los arts. 28 y 29 y es desarrollado en los art. 72 y 73 RGCir.

La redacción es confusa ya que, leyendo este artículo, incorporarse a otra vía parece que es lo mismo que incorporarse a la circulación y sin embargo un vehículo que accede a otra vía no se está incorporando a la circulación ya que está circulando e incluso si sólo encuentra un “ceda el paso” ni siquiera está obligado a detenerse con lo cual nunca dejaría de circular.

En las señales de peligro:

P-1 Intersección con prioridad. Peligro por la proximidad de una intersección con una vía, cuyos usuarios deben ceder el paso.

P-1 a. Intersección con prioridad sobre vía a la derecha. Peligro por la proximidad de una intersección con una vía a la derecha, cuyos usuarios deben ceder el paso.

P-1 b. Intersección con prioridad sobre vía a la izquierda. Peligro por la proximidad de una intersección con una vía a la izquierda, cuyos usuarios deben ceder el paso.

P-1 c. Intersección con prioridad sobre incorporación por la derecha. Peligro por la proximidad de una incorporación por la derecha de una vía, cuyos usuarios deben ceder el paso.

P-1 d. Intersección con prioridad sobre incorporación por la izquierda. Peligro por la proximidad de una incorporación por la izquierda de una vía, cuyos usuarios deben ceder el paso.

Se diferencia entre las señales P-1, P-1a y P-1b y las señales P-1c y P-1d, ya que, si encuentra en su camino las primeras, el conductor no tiene obligación de facilitar la incorporación de los vehículos que acceden a la vía prioritaria y, sin embargo, en las segundas, **debe facilitar la incorporación** en la medida de lo posible.

⁷⁴⁹ Este artículo se repite casi en su integridad en el art. 72.1 RGCir. Hay que destacar que la incorporación a la corriente circulatoria desde el lugar en la vía en el que está parado o estacionado, en caso de colisión con un vehículo que se aproxima, implica, salvo prueba en contrario, la culpabilidad del conductor que está maniobrando para incorporarse a la circulación.

Es importante que la Ley incluya en su Anexo I la definición de lo que es una vía de acceso ya que si no cualquier vía que se encuentre con otra sería una vía de acceso. Aunque no existe ese término literalmente en el Glosario de términos de la Norma 3.1 IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras, si encontramos la definición de “Acceso directo” o simplemente “acceso” a una carretera: “La entrada o salida a una carretera desde o hacia cualquier vía o tramo de vía que **no tenga** la consideración de carretera”.

⁷⁵⁰ Aunque parece que el TRLTSV se limita a recomendar en lugar de obligar, dando a entender que la educación vial también puede ser de utilidad para favorecer la convivencia en la vía de los distintos usuarios, el artículo 73.2) del RGCir indica que, en poblado, un conductor **está obligado** a facilitar la incorporación a la circulación de un autobús desde su parada deteniéndose, si fuera necesario, para facilitar esa maniobra.

En Estados Unidos, en numerosos estados, es obligatorio detenerse al ver (en cualquiera sentido) un autobús escolar que está parado mientras suben o bajan estudiantes.

⁷⁵¹ (Inserción en cremallera).

Sección 5.^a Cambios de dirección, de sentido y marcha atrás⁷⁵²

Artículo 30. Cambios de vía, calzada y carril.

1. El conductor de un vehículo que pretenda girar a la derecha o a la izquierda para utilizar una vía distinta de aquella por la que circula, para incorporarse a otra calzada de la misma vía o para salir de la misma, debe advertirlo previamente y con suficiente antelación a los conductores de los vehículos que circulan detrás del suyo⁷⁵³ y cerciorarse de que la velocidad y la distancia de los vehículos que se acerquen en sentido contrario le permiten efectuar la maniobra sin peligro, absteniéndose de realizarla de no darse estas circunstancias. También debe abstenerse de realizar la maniobra cuando se trate de un cambio de dirección a la izquierda⁷⁵⁴ y no exista visibilidad suficiente⁷⁵⁵.
2. Toda maniobra de desplazamiento lateral que implique cambio de carril, deberá llevarse a efecto respetando la prioridad del que circule⁷⁵⁶ por el carril que se pretende ocupar.

⁷⁵¹El art. 7.4 del Reglamento alemán de Circulación (StVO) prevé que si en una carretera con varios carriles para un sentido, en uno de los carriles deja de ser posible continuar circulando, los vehículos pueden cambiar al carril contiguo inmediatamente antes de que la calzada se estreche de forma que les permita insertarse en el tráfico turnándose alternativamente con los vehículos que circulen en el carril que mantiene el tráfico continuo (inserción en cremallera). Al estar esto previsto reglamentariamente se facilita la convivencia entre los conductores y las situaciones desagradables que se producen cuando un conductor trata de forzar la entrada en el otro carril o hay otros que impiden por cualquier medio que penetre.

⁷⁵² Se regula en los art. 30 al 32 y en los arts. 74 al 81 RGCir.

⁷⁵³ Todos los días se producen colisiones en las glorietas, porque algún vehículo que circula por el carril izquierdo decide abandonar la glorieta desde aquel carril cruzando el carril derecho sin respetar la prioridad del vehículo que circulaba por el ese carril y colisionando con él (coloquialmente se conoce como “hachazo”). En esos casos el conductor que pretende salir de la glorieta no debe detenerse dentro obstaculizando la circulación de los vehículos que lo siguen y debe volver a dar una vuelta completa al anillo central.

⁷⁵⁴ La maniobra de giro a la izquierda en una carretera exige la máxima precaución en su realización por el peligro que entraña un desplazamiento transversal frente al desarrollo longitudinal propio de la circulación. Si existe una caravana de vehículos en una vía con una sola calzada con un carril para cada sentido puede ocurrir que el primer vehículo esté efectuando el giro a la izquierda y otro, en ese momento, se proponga adelantar a varios y colisione con el primero. Al haber dos maniobras concurrentes, giro a la izquierda y adelantamiento los tribunales suelen dar la razón a quien hubiera empezado la maniobra, siempre que la hubiese señalizado correctamente, aunque a veces lo difícil es determinar quién inició la maniobra y existe también la circunstancia de que el segundo vehículo puede observar que el primero inició la maniobra, pero los demás pueden no percibir la señalización precisamente porque son tapados por aquel.

En algunos países se detalla un poco más esta maniobra. Así en Costa Rica, el art. 93 de la Ley de Tránsito por vías públicas terrestres, establece: “c) Los vehículos que circulen en cualquier sentido de la vía y necesiten realizar un giro izquierdo, deben ubicarse en el carril izquierdo de su sentido de circulación, por lo menos cien metros antes del punto donde realizarán la maniobra. Asimismo, deben accionar la luz direccional izquierda cincuenta metros antes y disminuir la velocidad, verificando que no se presentan conflictos con otros vehículos, antes de ingresar al carril central y detenerse completamente en el lugar seleccionado, manteniendo la luz direccional izquierda. Para completar la maniobra, deben esperar un espacio adecuado entre los vehículos de la corriente de sentido contrario, de manera que no exista posibilidad de colisión”.

⁷⁵⁵ Debiera decir “visibilidad a lo lejos suficiente”,

⁷⁵⁶ Hubiera sido conveniente que dijese “circule a una distancia máxima de.... metros” ya que no sabemos a qué distancia puede estar circulando para que pueda mantener su prioridad.

Lo que es importante recalcar es que poner el intermitente no da prioridad de por sí al vehículo que quiere hacer un desplazamiento lateral.

3. Reglamentariamente⁷⁵⁷, se establecerá la manera de efectuar las maniobras necesarias para los distintos supuestos de cambio de dirección.

Artículo 31. Cambios de sentido.

1. El conductor de un vehículo que pretenda invertir el sentido de su marcha debe elegir un lugar adecuado para efectuar la maniobra, de forma que intercepte la vía el menor tiempo posible⁷⁵⁸, advertir con la antelación suficiente su propósito con las señales preceptivas y cerciorarse de que no va a poner en peligro u obstaculizar a otros usuarios de la misma.

En caso de que no concurren estas circunstancias, debe abstenerse de realizar dicha maniobra y esperar el momento oportuno para efectuarla.

⁷⁵⁷ Art. 75 RGCir. Colocación del vehículo para efectuar adecuadamente el cambio de dirección:

- a) A la derecha: ceñirse todo lo que se pueda al borde derecho de la calzada.
- b) A la izquierda en calzadas de sentido único: ceñirse todo lo posible al borde izquierdo de la calzada.
- c) A la izquierda en calzadas de doble sentido: ceñirse todo lo posible a la marca vial longitudinal o, si ésta no existe, al eje de la calzada, sin invadir la zona destinada al sentido contrario.
- d) A la izquierda en calzadas de doble sentido y tres carriles separados por líneas longitudinales discontinuas: colocarse en el carril central.
- e) A la izquierda en una intersección: se dejará a la izquierda el centro de la intersección, a no ser que ésta esté acondicionada o señalizada para dejarlo a su derecha.

El art. 76 RGCir establece:

- 1. Si, por las dimensiones del vehículo o por otras circunstancias que lo justificaran, no fuera posible realizar el cambio de dirección con estricta sujeción a lo dispuesto en el artículo anterior, el conductor deberá adoptar las precauciones necesarias para evitar todo peligro al llevarlo a cabo.
- 2. En vías interurbanas, los ciclos y ciclomotores de dos ruedas, si no existe un carril especialmente acondicionado para el giro a la izquierda, deberán situarse a la derecha, fuera de la calzada siempre que sea posible, e iniciarlo desde ese lugar”.

Y aquí vemos que los ciclos y ciclomotores deben situarse en el arcén para iniciar desde allí el cambio de dirección, ya que el RGCir sólo permite hacerlo desde un carril especialmente acondicionado para ese giro. Así pues, si el arcén es practicable, en vías interurbanas es por donde deben circular ciclos y ciclomotores ... Y desde ahí es desde donde harán los giros a la izquierda si no hay carril de giro específico.

⁷⁵⁸ Habla de “el menor tiempo posible” y eso se refiere a poder hacerlo en una sola maniobra, pero dado que muchas veces no es posible, eso no implica que prohíba la marcha atrás si con ello se facilita el cambio de sentido. La Convención de Viena sobre Circulación Vial de 1968 en la que se basa buena parte del TRLTSV, ya que así lo dispone la Ley de Bases de 1989 todavía vigente, aunque no haya sido ratificada por España, establece en su art. 14.2): “Todo conductor que desee dar media vuelta o marchar hacia atrás, no comenzará a ejecutar esta maniobra hasta después de haberse cerciorado de que puede hacerlo sin poner en peligro a los usuarios de la vía o constituir un obstáculo para ellos”. Vemos de nuevo que no prohíbe la marcha atrás si no se pone en peligro a otros usuarios o se les molesta.

El conductor que quiera invertir el sentido de la marcha debe tener en cuenta también la posibilidad de aproximación de un vehículo que, manteniéndose en el mismo sentido de la marcha, pueda realizar una maniobra de adelantamiento prohibida.

El RGCond exige en su Anexo V dedicado a las pruebas a realizar por los solicitantes de las distintas autorizaciones, en su apartado B.3) que **los solicitantes del permiso B** deben saber realizar la maniobra H que consiste en efectuar un “**cambio de sentido de la marcha utilizando las velocidades hacia adelante y hacia atrás, en espacio limitado**” con lo que queda claro que se puede hacer la marcha atrás en este tipo de maniobra ya que no tendría sentido que se obligase a conocer y practicar algo que luego estuviese prohibido.

Tal vez, la creencia de que está prohibida la marcha atrás en el cambio de sentido provenga de que en el art. 115 del Código de la Circulación de 1934, existía esa prohibición.

Lo que si está prohibido es entrar marcha atrás en una intersección; es decir, si para el cambio de sentido en una calle o carretera se emplea la calle a nuestra izquierda o entrada en un camino a nuestra izquierda, para meter el frontal del vehículo y desde ahí retroceder y entrar marcha atrás por dónde veníamos, eso sí está prohibido: por el art.80.2 del RGCir, es decir, acceder marcha atrás en una intersección y realizar más de 15 m marcha atrás

Cuando su permanencia en la calzada, mientras espera para efectuar la maniobra de cambio de sentido, impida continuar la marcha de los vehículos que circulan detrás del suyo, **debe salir de la misma por su lado derecho**, si fuera posible⁷⁵⁹, hasta que las condiciones de la circulación le permitan efectuarlo.

- 2. Se prohíbe efectuar el cambio de sentido en toda situación que impida comprobar las circunstancias a que alude el apartado anterior, en los pasos a nivel⁷⁶⁰ y en los tramos de vía afectados por la señal túnel, así como en las autopistas y autovías, salvo en los lugares habilitados al efecto, y, en general, en todos los tramos de la vía en que esté prohibido el adelantamiento⁷⁶¹, salvo que el cambio de sentido esté expresamente autorizado.**

Artículo 32. Marcha atrás.

- 1. Se prohíbe circular marcha atrás**, salvo en los casos en que no sea posible marchar hacia adelante⁷⁶² ni cambiar de dirección o sentido de marcha⁷⁶³, y en las maniobras complementarias de otra que las exija, y **siempre con el recorrido mínimo indispensable para efectuarla.**

- 2. La maniobra de marcha atrás debe efectuarse lentamente, después de haberlo advertido con las señales preceptivas⁷⁶⁴ y de haberse cerciorado, incluso apeándose o**

⁷⁵⁹ El Art. 78.1) del RGCir no detalla más esto, con lo cual nos encontramos con la posibilidad de que no exista arcén y no pueda salir por su lado derecho. Por ello debiera añadir "y si no fuera posible deberá seguir circulando hasta otro lugar que resulte adecuado para la realización de la maniobra".

⁷⁶⁰ En este párrafo, a diferencia del siguiente, referido a los túneles, no indica: "afectados por la señal (de paso a nivel)" por lo que la prohibición sería únicamente dentro del propio paso a nivel.

⁷⁶¹ El art. 79.1) del RGCir prohíbe el cambio de sentido, entre otros lugares "... en todos los tramos de la vía en que esté prohibido el adelantamiento" y el 87c...3º) RGCir permite el adelantamiento cuando "la calzada en que se realice goce de prioridad en la intersección y haya señal expresa que lo indique". Por lo que si se pasa un semáforo en verde (los semáforos son señales) se puede cambiar de sentido en la intersección siempre que las circunstancias del tráfico no lo impidan.

⁷⁶² En algunos países, como sucede en Argentina, se aclara que se permite la marcha atrás para entrar o salir de un garaje, cuando no hay otra posibilidad.

⁷⁶³ Aquí habla de "circular marcha atrás" y este término no equivale a "realizar la maniobra de marcha atrás" por lo que debiera redactarse mejor este apartado. Aquí de nuevo permite circular marcha atrás, aunque lentamente, recorriendo el espacio mínimo posible y procurando que no existan riesgos.

Es llamativo que el art. 109.b) RGCir no permita señalizar con el brazo la maniobra de marcha atrás si se dispone de la luz de marcha atrás y sin embargo el apartado c) del mismo artículo si permite poder utilizar indistintamente el brazo o las luces de frenado, sin que contemple la posibilidad de utilizar al mismo tiempo las luces de frenado y el brazo.

Aunque hay polémica sobre si se puede complementar la maniobra de cambio de sentido utilizando la marcha atrás, el Reglamento General de Conductores exige en su Anexo V dedicado a las pruebas a realizar por los solicitantes de las distintas autorizaciones, en su apartado B.3) que los solicitantes del permiso B deben saber realizar la maniobra H que consiste en efectuar un "cambio de sentido de la marcha utilizando las velocidades hacia adelante y hacia atrás, en espacio limitado" con lo que queda claro que se puede hacer la marcha atrás en este tipo de maniobra ya que no tendría sentido que se obligase a conocer y practicar algo que luego estuviese prohibido.

⁷⁶⁴ Debiera permitirse que todos los camiones pudieran instalar dispositivos acústicos, que se pusieran en funcionamiento de modo automático al ir marcha atrás. Actualmente sólo los equipos de trabajo y los autobuses escolares cuentan con la obligación de disponer de ellos. Aunque en el caso de la maquinaria de trabajo, el Anexo I, apartado 2g) del Real Decreto 1215/1997, de 18 de julio, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo, dispone: "Los equipos de trabajo que por su movilidad o por la de las cargas que desplacen puedan suponer un riesgo, en las condiciones de uso previstas, para la seguridad de los trabajadores situados en sus proximidades, deberán ir provistos de una señalización acústica de advertencia". Vemos que en ningún momento menciona nada sobre la marcha atrás, aunque muchas máquinas incluyan de serie el dispositivo acústico para indicar que se está circulando hacia atrás.

siguiendo las indicaciones de otra persona si fuera necesario, de que, por las circunstancias de visibilidad, espacio y tiempo necesarios para efectuarla, no va a constituir peligro para los demás usuarios de la vía⁷⁶⁵.

3. Se prohíbe la maniobra de marcha atrás⁷⁶⁶ en autovías y autopistas^{767 768}.

⁷⁶⁹ (Dejar caer el vehículo hacia atrás).

Sección 6.^a Adelantamiento⁷⁷⁰

Artículo 33. Normas generales.

Por eso nada impide utilizar, por ejemplo, el claxon de la máquina; y siempre que así sea necesario (no es una obligación permanente).

⁷⁶⁵ La Sentencia 1426/2021, de 8 de noviembre, de la Audiencia Provincial de Navarra considera que salir del hueco de un estacionamiento marcha atrás para rectificar y corregir esta maniobra no es aceptable si un vehículo se aproxima por el carril normal de circulación y colisiona con el que trata de estacionar ya que el que se aproxima tiene preferencia. Tuvo en cuenta que además no se trataba de una incorporación a la circulación sino del reajuste y corrección de un estacionamiento y recuerda que el art. 91 RGCir dispone: “1. La parada y el estacionamiento deberán efectuarse de tal manera que el vehículo no obstaculice la circulación ni constituya un riesgo para el resto de los usuarios de la vía, cuidando especialmente la colocación del vehículo y evitar que pueda ponerse en movimiento en ausencia del conductor”.

La Audiencia consideró que la conductora que estaba estacionando ni comprobó ni se aseguró debidamente que no venían otros vehículos y que la maniobra podía ejecutarse y completarse sin obstaculizar y poner en riesgo a otros usuarios de la vía.

⁷⁶⁶ El que señale específicamente que no se puede dar marcha atrás en autovías y autopistas implica que sí se puede hacer en el resto de vías, por ejemplo, para estacionar.

⁷⁶⁷ Se puede sancionar el dar marcha atrás en una autopista de peaje para cambiar de carril, al entrar por equivocación en una cabina de telepeaje o al comprobar que no se lleva efectivo, etc. En esos casos el conductor debe esperar a que venga personal de la autopista a solucionar la situación.

⁷⁶⁸ Serán objeto de denuncia los casos de cambio de sentido o de marcha atrás realizadas sin apoyo o contra las indicaciones del personal de la empresa concesionaria, realizados con el fin de eludir el abono del peaje.

⁷⁶⁹ Ni el TRLTSV ni el RGCir contemplan la posibilidad de dejar deslizar el vehículo hacia atrás. En ese caso el que realice esta maniobra es responsable de los daños que pueda ocasionar, sin embargo, en una pendiente ascendente el conductor del vehículo que está detrás debe dejar una distancia de seguridad razonable.

⁷⁷⁰ Se regula en los arts. 33 al 38 y en los arts. 82 al 89 RGCir.

Se echa de menos una definición clara de lo que es un “adelantamiento”. De la lectura del artículo vamos a ver que para que se produzca un adelantamiento, los vehículos:

- Deben estar ambos en movimiento.
- Deben estar ambos circulando por el mismo carril
- El que adelanta debe ir a una velocidad netamente superior.
- El que adelanta debe abandonar el carril por el que circulan ambos, si hay desplazamiento lateral, y retornar al mismo al completar la maniobra.
- El vehículo adelantado debe facilitar la maniobra.

1. En todas las carreteras⁷⁷¹, como norma general, **el adelantamiento debe efectuarse por la izquierda del vehículo⁷⁷² que se pretenda adelantar⁷⁷³.**
2. Por excepción, y **si existe espacio suficiente para ello**, el adelantamiento se efectuará por la derecha y adoptando las máximas precauciones, cuando el conductor del vehículo al que se pretenda adelantar esté indicando⁷⁷⁴ claramente su propósito de

⁷⁷¹ Es decir, también en autovías y autopistas. En esos casos si un conductor ocupa el carril de la izquierda se le debe avisar con las luces o las señales acústicas para que circule por el carril de la derecha, pero no se le debe adelantar por ese lado.

El vehículo que se mantiene en un carril dificultando el adelantamiento a otros comete una infracción grave contemplada en el art. 76.c) del TRLTSV. Si circulase además a menos de la velocidad mínima permitida estaría también obstaculizando la circulación y también sería denunciado por el art. 76.a) del TRLTSV.

⁷⁷² El contenido de estos dos primeros apartados se repite en el art. 82 RGCir, que se ocupa de los adelantamientos por la izquierda. No figura el término “carril”, pero debemos tener en cuenta que en art. 16 del Título II, Capítulo II, Sección 1ª ya se ocupó de la utilización de los carriles. Calzada y Carril se definen en el Anexo I TRLTSV.

Además el art. 22.4.d) TRLTSV establece que cuando hay elevada intensidad de tráfico **que impide el adelantamiento** se debe circular tras el vehículo que antecede.

También el art. 83.2) RGCir nos dice que en situaciones de mucha densidad de circulación ningún conductor deberá cambiar de carril para adelantar ni para efectuar cualquier otra maniobra que no sea prepararse a girar a la derecha o a la izquierda, salir de la calzada o tomar determinada dirección.

El art. 85.5) RGCir obliga a los conductores de vehículos de dos ruedas que pretendan adelantar fuera de poblado a otro cualquiera a hacerlo de forma que entre aquél y las partes más salientes del vehículo que adelanta quede un espacio no inferior a 1,50 metros, si bien cuando el tráfico está detenido (fuera de poblado) y una motocicleta rebasa a otro vehículo no se está produciendo un adelantamiento y entonces no se exigiría esa distancia lateral, aunque, en cualquier caso, no se podría rebasar una línea continua que delimitase el sentido contrario. Si los otros vehículos estuvieran en movimiento, aunque fuera a muy baja velocidad, en caso de accidente, no habiendo respetado esta distancia, la compañía de seguros, tras pagar al perjudicado, trataría de repetir sobre el asegurado las posibles indemnizaciones por los daños que pudiesen haberse originado.

El art. 83.2 RGCir señala que, en las calzadas de más de un carril reservado a la circulación en el sentido de su marcha, que cuando la densidad de la circulación sea tal que los vehículos ocupen toda la anchura de la calzada y sólo puedan circular a una velocidad que dependa de la del que los precede en su carril, el hecho de que los de un carril circulen más rápidamente que los de otro no será considerado como un adelantamiento, pero que en esta situación, **ningún conductor deberá cambiar de carril para adelantar ni para efectuar cualquier otra maniobra** que no sea prepararse a girar a la derecha o a la izquierda, salir de la calzada o tomar determinada dirección, con lo cual, si el motociclista no cambia de carril, por ser lo suficientemente ancho, sólo podría serpentear entre los vehículos, si todos ellos y en todos los carriles estuvieran detenidos por completo, ya que sólo entonces no se estaría produciendo un adelantamiento.

El “Codice della Strada” italiano en su art. 143.2) señala que los vehículos deben utilizar el carril que esté más libre a su derecha y que el carril o carriles situados a la izquierda están reservados para los adelantamientos, con lo que los vehículos de dos ruedas que adelantan tendrían que hacerlo por el carril de la izquierda.

La página <https://kslnewsradio.com>, de fecha 28.03.2019 informa que el estado federal norteamericano de Utah ha legalizado el que las motocicletas puedan filtrarse entre los demás automóviles. Tiene algunas limitaciones: a) no pueden hacerlo a más de 15 millas por hora; b) la velocidad genérica de la vía no puede ser superior a 45 millas por hora y c) que el tráfico automovilístico esté totalmente detenido. También comenta que una ley similar fue aprobada en California y que de acuerdo con la revista “Road and Track”, en 2017 descendió en un 30% el número de motociclistas fallecidos.

⁷⁷³ Muchas veces se observan vehículos que circulan por el carril de la izquierda en las vías con más de un carril en cada sentido de la circulación y que lo hacen a una velocidad inferior a la máxima permitida, lo que hace que muchos conductores traten de adelantar por la derecha. En este caso ambos vehículos estarían cometiendo una infracción. El que circula por el carril izquierdo por impedir el adelantamiento y el de derecha por tratar de adelantar por el carril derecho. Por eso el vehículo que pretende adelantar debe situarse en el carril de la izquierda y advertir mediante señales acústicas u ópticas al que circula inadecuadamente por el carril izquierdo para que se desplace a la derecha y permita ser adelantado.

También se puede dar el caso de que el vehículo que está impidiendo el adelantamiento circule a menos de la mitad de la velocidad genérica de la vía y estaría cometiendo otra infracción.

⁷⁷⁴ Y “esté todavía en movimiento” ya que de lo contrario no sería propiamente un adelantamiento.

cambiar de dirección a la izquierda o parar⁷⁷⁵ en ese lado, así como en las vías con circulación en ambos sentidos, a los tranvías que marchen por la zona central.

⁷⁷⁵ Debía haber añadido "o estacionar".

Cuando un vehículo adelanta por la derecha, en el sentido de su marcha, a otro que va a girar a la izquierda, puede utilizar todo el espacio existente (lo que este artículo denomina espacio suficiente) de la carretera, y eso incluye el arcén y hasta la berma si fuera preciso, para efectuar el adelantamiento. También el art. 78.1) del RGCir especifica que un vehículo que quiere girar a la izquierda puede situarse en el arcén de su derecha si observa que con su maniobra puede producir una congestión de tráfico y esperar desde allí el momento oportuno para efectuar la maniobra.

Recordemos además que el art. 37 TRLTSV que se ocupa de las prohibiciones de adelantamientos, no prohíbe adelantar utilizando el arcén.

No se podría aplicar el art. 38 TRLTSV que habla de "rebasamiento", ya que el vehículo no podría ser "rebasado" por la izquierda ocupando para ello el carril del sentido contrario, ya que el vehículo que quiere girar a la izquierda no estaría "inmovilizado" sino "detenido" y el TRLTSV diferencia siempre ambos conceptos y les aplica un tratamiento diferente.

3. Reglamentariamente⁷⁷⁶ se establecerán otras posibles excepciones⁷⁷⁷ a la norma general señalada en el apartado 1 y particularidades de la maniobra de adelantamiento en función de las características de la vía⁷⁷⁸.

⁷⁷⁶ La Ley debiera aclarar lo que es el “rebasamiento”. El art. 38 del TRLTSV utiliza “rebasar” para indicar que consiste en la acción de sobrepasar a un vehículo inmovilizado y el art. 88 RGCir incluye el supuesto anterior y añade el rebasamiento a obstáculos en el camino, aunque sea necesario utilizar, en ambos casos, parte del sentido contrario.

Por otra parte, el artículo 88 del RGCir también señala: “cuando esté prohibido el adelantamiento”, es decir, el rebasamiento no es una variante del adelantamiento, es algo distinto, ya que el adelantamiento siempre exige que ambos vehículos se encuentren en movimiento, y resulta extraño que el reglamento desarrolle una actuación no prevista en el TRLTSV.

Nos encontramos además con los vehículos agrícolas que circulan a un máximo de 40 km/h con la señal V-2 y esa señal está prevista para vehículos-obstáculos en la vía y esa condición de obstáculo permite que puedan ser rebasados. Eso es así desde la reforma de la señal V-2 (Vehículo obstáculo en la vía) del Anexo XI (Señales en los vehículos) del RGV.

Se puede ver que en la definición de la señal V-2 el propio vehículo es en sí mismo un obstáculo a pesar de estar en movimiento a un máximo de 40 km/h: “1. La utilización de la señal V-2 en un vehículo indica la posición en la vía o en sus inmediaciones de un vehículo que desempeña un servicio, actividad u operación de trabajo, en **situación de parada o estacionamiento**, o a una velocidad que **no supere los 40 kilómetros por hora**.”

Tendrán obligación de utilizar esta señal todos los vehículos que habitualmente desarrollen en la vía las acciones indicadas anteriormente. Igualmente tendrán obligación de utilizar esta señal los vehículos en régimen de transporte especial y sus vehículos piloto o de acompañamiento, en los términos indicados en la autorización especial de circulación, así como los vehículos de acompañamiento de las pruebas deportivas, marchas ciclistas y otros eventos y de las columnas militares.

Podrá utilizar esta señal todo vehículo que, por causa de avería o accidente, se encuentre en alguno de los supuestos previstos en el párrafo primero”.

Igualmente debiera tener en cuenta el “sobrepaso” que se produce cuando, por ejemplo, un autobús que circula por un carril-bus va más rápido que aquellos vehículos que circulan por los carriles normales ya que tampoco se produce “un adelantamiento por la derecha”.

Lo mismo ocurre cuando la densidad de la circulación es tal que los vehículos ocupan toda la anchura de la calzada y sólo pueden circular a una velocidad que depende de la del que los precede en su carril. Ese hecho de que los de un carril circulen más rápidamente que los de otro no se considerado como un adelantamiento y entonces debe considerarse también un “sobrepaso”.

⁷⁷⁷ El RGCir en el artículo 82.3 añade una segunda excepción ya que indica que “**Dentro de los poblados**, en las calzadas que tengan por lo menos, dos carriles reservados a la circulación en el mismo sentido de la marcha, delimitados por marcas longitudinales, **se permite el adelantamiento por la derecha** a condición de que el conductor del vehículo que lo efectúe se cerciore previamente de que puede hacerlo sin peligro para los demás usuarios”. En cualquier caso, debe seguir respetando lo dispuesto en el art. 33 RGCir sobre “utilizar (el carril) que mejor convenga a su destino (...) y no deberá abandonarlo más que para prepararse a cambiar de dirección, adelantar, parar o estacionar”. Es decir, no está permitido “serpentea” entre los vehículos para progresar en el tráfico.

Existen otras situaciones que no se consideran adelantamientos, como son: circular más rápido por un carril de incorporación a una autovía o autopista que alguno de los vehículos que circulan por ellas; cuando se da una situación similar en carriles de trenzado; cuando circulan a más velocidad los vehículos de un carril situado a la derecha de otro en vías muy saturadas o cuando circulan determinados vehículos más rápido por los carriles reservados para ellos que el resto de los vehículos que van por los carriles ordinarios (Artículos 83 y 85 del RGCir). El art. 87.1.c) RGCir permite el adelantamiento en una intersección o en sus proximidades:

1º) Cuando se trate de una plaza de circulación giratoria o glorieta.

2º) Cuando el adelantamiento deba efectuarse por la derecha, porque el conductor del vehículo al que se pretenda adelantar esté indicando claramente su propósito de cambiar de dirección a la izquierda o parar en ese lado, así como, en las vías con circulación en ambos sentidos, a los tranvías que marchen por la zona central.

3º) La calzada en el que se realice goce de prioridad en la intersección y haya señal expresa que lo indique.

4º) El adelantamiento se realice a vehículo de dos ruedas.

⁷⁷⁸ Este apartado está desarrollado en los art. 82 y 83 del RGCir. El incumplimiento de este precepto constituye infracción grave según el artículo 76c) del TRLTSV.

Artículo 34. Precauciones previas.

1. **Antes de iniciar un adelantamiento** que requiera desplazamiento lateral, el conductor que se proponga adelantar **debe: advertirlo con suficiente antelación**, con las señales preceptivas⁷⁷⁹, y **comprobar que en el carril que pretende utilizar para el adelantamiento, existe espacio libre suficiente** para que la maniobra no ponga en peligro ni entorpezca a quienes circulen en sentido contrario, teniendo en cuenta la velocidad propia y la de los demás usuarios afectados. En caso contrario, deberá abstenerse de efectuarla.
2. También deberá cerciorarse de que el conductor del vehículo que le precede en el mismo carril no ha indicado su propósito de iniciar el adelantamiento, en cuyo caso debe respetar la preferencia que le asiste. No obstante, si después de un tiempo prudencial, el conductor del citado vehículo no la ejerciera, podrá iniciar la maniobra de adelantamiento, **advirtiéndole previamente con señal acústica u óptica**.
3. Asimismo, debe asegurarse de que no se ha iniciado la maniobra de adelantar a su vehículo por parte de ningún conductor que le siga por el mismo carril, y de que⁷⁸⁰ dispone de espacio suficiente para volver a su carril cuando termine el adelantamiento.
4. **No se considera adelantamiento** a efectos de estas normas **los realizados entre ciclistas que circulen en grupo**.

Artículo 35. Ejecución.

1. **Durante la ejecución del adelantamiento**⁷⁸¹, **el conductor que lo efectúe debe llevar su vehículo a una velocidad notoriamente superior**⁷⁸² **a la del que pretende adelantar**⁷⁸³ **y dejar entre ambos una separación lateral suficiente** para realizarlo con seguridad.
2. **Si después de iniciar la maniobra de adelantamiento** advirtiera que se producen circunstancias que puedan hacer difícil la finalización del mismo sin provocar riesgos,

⁷⁷⁹ Son los indicadores de dirección (art. 109 RGCir), y en algunas ocasiones se pueden utilizar ráfagas largas o cortas, o señales acústicas. (art. 109 y 110 RGCir).

El art. 5 del Reglamento General de Circulación alemán (StVO) aclara que si se utilizan ráfagas largas no se debe deslumbrar a los vehículos que se aproximan en el otro sentido.

⁷⁸⁰ La redacción de la parte final del punto 3) quedaría mejor así: "... de que, este último, va a disponer de espacio suficiente para volver al carril por el que circulaba cuando termine el adelantamiento".

⁷⁸¹ No está bien redactado este apartado ya que es una contradicción que señale que se está ejecutando el adelantamiento y luego diga que "pretende adelantar". Un texto mejor sería: "Durante la ejecución de la maniobra de adelantamiento, el conductor que pretende adelantar aumentará notoriamente su velocidad respecto del vehículo que va a ser adelantado y seguidamente mientras se mantenga adelantando en paralelo con el vehículo adelantado dejará entre ambos..."

⁷⁸² La Ley no ha querido precisar una cifra o un porcentaje que indique que se entiende por "velocidad notoriamente superior". En Alemania, se exige que la velocidad debe ser, al menos, un 10% superior por parte del vehículo que adelanta sobre el vehículo adelantado. El Tribunal Regional Superior de Zweibrücken, en una sentencia de fecha 16.11.2009 (Caso 1SsRs 45/09), estableció que circular 10 km/h por encima de la velocidad del vehículo adelantado, era una velocidad aceptable.

⁷⁸³ Este punto señala con claridad que para que se produzca un adelantamiento, tanto el vehículo que adelanta como el adelantado tienen que encontrarse en movimiento y circular por el mismo carril.

reducirá rápidamente su marcha y volverá de nuevo a su carril⁷⁸⁴, advirtiéndolo a los que le siguen⁷⁸⁵ con las señales preceptivas.

3. El conductor del vehículo que ha efectuado el adelantamiento debe volver a su carril tan pronto como le sea posible⁷⁸⁶ y de modo gradual, sin obligar⁷⁸⁷ a otros usuarios a modificar su trayectoria o velocidad⁷⁸⁸ y advirtiéndolo a través de las señales preceptivas.
4. El conductor de un vehículo que pretenda realizar un adelantamiento a un ciclo o ciclomotor⁷⁸⁹, o conjunto de ellos⁷⁹⁰, debe realizarlo ocupando parte o la totalidad

⁷⁸⁴ Mejor quedaría si señalase: “al carril por el que circulaba”. Aquí exige que retorne al carril si no se va a poder hacer el adelantamiento con seguridad, lo que implica que un adelantamiento supone abandonar el carril por el que se venía circulando para adelantar por el carril de la izquierda al vehículo que va delante.

⁷⁸⁵ Al adelantar, normalmente, no lo sigue normalmente ningún vehículo, salvo que pretenda aprovecharse del que está haciendo el adelantamiento, colándose detrás, por eso estaría mejor que dijese: “advirtiéndolo al vehículo que pretendía adelantar y a los que van detrás de este último con las señales preceptivas”. Las causas del desestimiento no son siempre porque se aproxima un vehículo en sentido contrario sino también al comprobar que no se cuenta con potencia suficiente o porque el vehículo adelantado no colabora y acelera la marcha para evitar ser adelantado.

⁷⁸⁶ Estaría mejor redactado si dijese que una vez adelantado un vehículo debe volver al carril por el que circulaba antes de realizar el adelantamiento.

En Alemania el Tribunal Regional de Han, en una sentencia de 29.10.2008 (Caso 4Ss Oi 629/08) estableció que la duración del adelantamiento no debía en ningún caso superar los 45 segundos.

⁷⁸⁷ Una redacción más apropiada sería: “sin obligar a los otros **usuarios** a modificar notoriamente su trayectoria o velocidad, incluidos los que se aproximan de frente” ya que en la mayoría de los casos los conductores de los otros vehículos que circulan próximos por el carril al que se va a reincorporar van a adaptar, aunque sea ligeramente, su velocidad. Pero pensemos también en los peatones que circulan por el arcén en dirección contraria al tráfico que también se verían obligados, en algunos casos, a desplazarse para protegerse mejor.

⁷⁸⁸ Si obligase a otros usuarios a modificar su trayectoria o velocidad de forma importante podría ser denunciado por conducción temeraria y si el conductor entrase a gran velocidad en una calle peatonal muy concurrida con desprecio a la vida de los demás sería el delito contemplado en el art. 381 CP en su vertiente agravada.

⁷⁸⁹ El art. 83.3 RGCir, señala: “En todo tramo de vía en que existan carriles de aceleración o deceleración o carriles o partes de la vía destinadas exclusivamente al tráfico de determinados vehículos, **tampoco se considerará adelantamiento** el hecho de que se avance más rápidamente por aquellos que por los normales de circulación, o viceversa”. Es decir, si el ciclo o ciclomotor circulan por el arcén, el sobrepasarlos o que ellos sobrepasen a otros vehículos **no supone que se les esté adelantando o que ellos estén adelantando**.

Existe un escrito de la DGT de 30.05.2005 que dice que sí se considera adelantamiento cuando un vehículo que circula por el carril de la derecha adelanta a un ciclo o ciclomotor que circula por el arcén.

El art. 176.4 del Codice della Strada italiano permite utilizar el arcén para abandonar una autopista o autovía, en caso de congestión, desde el cartel situado a 500 m antes de la salida.

⁷⁹⁰ Parece referirse a más de un ciclo o de un ciclomotor, pero no está del todo claro, ya que la definición núm. 24 del Anexo I TRLTSV dice que un conjunto de vehículos puede ser un vehículo articulado o un tren de carretera y los ciclos y los ciclomotores pueden llevar remolque y, por ello, podría referirse “a un ciclo o ciclomotor incluso cuando lleven remolque”.

Es llamativo que no se hayan corregido las redacciones contradictorias entre el RGCir. Veamos las que se refieren al adelantamiento de ciertos vehículos:

- a) Art. 85.4) RGCir. **Es obligatorio (coincide en la obligación con lo dispuesto en el art. 35.4 TRLTSV)** ocupar parte o la totalidad del carril contiguo de la calzada cuando se adelante fuera de poblado a peatones, animales o vehículos de dos ruedas (**es decir, incluidas las motocicletas**) o de tracción animal. No indica la velocidad a la que pueden estar circulando.
- b) Art. 88.1) RGCir. **Se puede** (es decir, no es obligatorio) adelantar (no indica que tenga que ser fuera de poblado, pero sí que sea un tramo de vía en el que esté prohibido adelantar) a peatones, animales, vehículos de tracción animal, bicicletas, ciclos y ciclomotores (**es decir, están excluidas las motocicletas**). Indica que se puede efectuar el adelantamiento cuando circulen despacio.

⁷⁹¹del carril contiguo o contrario⁷⁹², en su caso, de la calzada⁷⁹³ y guardando una anchura de seguridad⁷⁹⁴ de al menos 1,5 metros⁷⁹⁵, salvo cuando la calzada cuente

⁷⁹¹ En Francia, han optado por una solución intermedia y permiten ocupar el carril contrario, pero sólo con dos de las cuatro ruedas del vehículo.

⁷⁹² No existe el término “carril contrario” sino “carril de sentido contrario”.

⁷⁹³ Es curioso que **oblique a ocupar el carril contiguo o contrario, al adelantar un ciclo o ciclomotor, con lo cual nos debemos preguntar si quiere dar a entender que “el contiguo” tiene su mismo sentido de marcha por oposición a “el contrario” que implica diferente sentido, aunque contiguo, al significar, según el DLE, “que está tocando otra cosa” también podría ser el carril contrario.**

Atentos a como la redacción de este punto 4 supone que no se impide al conductor de una motocicleta (no olvidemos que también es un automóvil) que adelanta a un ciclo o ciclomotor, manteniendo con cualquiera de ellos una separación de 1,5 m, pueda permanecer en su carril, ya que permite cambiar de carril, pero sólo obliga a dejar 1,5 m de separación lateral si el carril a su izquierda es opuesto al sentido de ambos...

En cambio, ese mismo motorista debe circular durante toda la maniobra de adelantamiento por la totalidad del carril más próximo situado a su izquierda, cuando los dos carriles son del mismo sentido.

El art. 85.4 del RGCir es menos exigente en esta obligación: “Cuando se **adelante** fuera de poblado a peatones, animales o a **vehículos de dos ruedas** o de tracción animal, **se deberá realizar la maniobra ocupando parte o la totalidad del carril contiguo** de la calzada”, no aclarando si “contiguo” significa el mismo sentido de circulación o se aplica también a un carril con diferente sentido. Recordemos que la Ley prevalece sobre el Reglamento.

Por carril contiguo también debemos entender al carril reversible, en calzadas de tres carriles (tanto urbanas e interurbanas), en el que el carril central puede cambiar, mediante la señalización específica, de sentido (operaciones salida / entrada por vacaciones; densidad de tráfico; horas punta)... con lo que cuando es de sentido contrario, si no viene nadie en sentido opuesto, podemos emplearlo total o parcialmente manteniendo la separación lateral de 1,5 m. para adelantar ciclos y ciclomotores... y si el carril central en esos momentos es en nuestro sentido supone que debemos cambiarnos del todo a ese carril contiguo para adelantar ciclos y ciclomotores.

En ausencia de carril-bici, los ciclistas (en vía urbana) emplearán, si existe, el ciclocarril de la Guía a30 de la DGT, y en ausencia tanto de carril-bici como ciclocarril circularán (si hay más de un carril en mismo sentido en vía urbana) por el carril derecho (lo del carril que más convenga sólo es para automóviles de acuerdo con el art.16.1.d.TRLTSV), siempre que dicho carril derecho no sea de uso exclusivo de determinados vehículos, y en caso de precisar girar deberán emplear los carriles de giro (cambio de dirección) dónde deben situarse como los demás vehículos.

En contraposición, a los giros a la izquierda en vías interurbanas para los ciclos y ciclomotores donde les es de aplicación el art.76.2 del RGCir.

En vías urbanas, sin ciclocarril los automóviles podrían adelantar a ciclos por la derecha si sólo hay dos carriles y uno es convencional y el otro es carril bus/taxi los automovilistas podrían emplear este último para adelantar ciclos y ciclomotores por la derecha (el art.33.1.Normas generales -del adelantamiento- del TRLTSV nos indica que adelantar por la izquierda es obligatorio por carreteras).

Y aunque la señal S-51 del RGCirc prohíbe el uso del carril bus/taxi para adelantamientos en general, la Ley es de rango superior y permite utilizarlo para adelantar sólo ciclos y ciclomotores.

Tampoco la redacción del art.16.2.TRLTSV impide emplear el carril contiguo bus/taxi puesto que la redacción respecto a cómo debe hacerse el cómputo de carriles es para el uso de arcén por automóviles del mismo art.16, pero en el punto anterior; y no para cómputo de carriles en adelantamiento de ciclos y ciclomotores en vía urbana dónde no existe arcén (generalmente no los hay, a excepción de vías periurbanas).

Otro caso de carril contiguo, ahora hablando de vías interurbanas, sería cuando estando ya en el carril de trenzado (con intención de salir) y habiendo un par de ciclistas circulando en paralelo por la derecha de dicho carril y sin ocupar (ciclistas) del todo el arcén y sin intención de entrar al principal, sino siguiendo la misma intención (de salir), si existe espacio suficiente y nadie nos sigue por detrás en el carril principal, los podríamos adelantar volviendo temporalmente al carril principal (ahora contiguo).

E incluso, sin ser propiamente un carril, con automóvil se podrían ocupar las vías del tranvía para adelantar ciclos y ciclomotores.

⁷⁹⁴ En el art. 85.4) del RGCir se sustituye “anchura de seguridad” por “separación lateral”.

⁷⁹⁵ Se puede apreciar como en este apartado la Ley sólo presta atención a los ciclistas y ciclomotoristas mientras que el RGCir en su art. 85.4) incluye también a las motocicletas, a los peatones, a los animales y a los vehículos de tracción animal. El TRLTSV debiera haber señalado que reglamentariamente se podrían incluir otros usuarios. El RGCir al referirse al adelantamiento de peatones fuera de poblado no tiene en cuenta que estos deben circular por la izquierda de frente a los vehículos y más que un adelantamiento sería un “sobrepasamiento”.

con más de un carril por sentido, en cuyo caso será obligatorio el cambio completo de carril⁷⁹⁶. Queda prohibido⁷⁹⁷ adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a

Dado que no son sólo los ciclistas los beneficiarios de esta separación lateral de seguridad no debieran existir señales sólo dedicadas a ellos.

*El TRLTSV **al no diferenciar entre vías urbanas e interurbanas**, a diferencia del art. 85.4 del RGCir que se **limita a las vías fuera de poblado**, obliga a mantener la separación de 1,5 m en todo tipo de vías, aunque en poblado muchas veces no se produzcan propiamente adelantamientos, al ir la corriente circulatoria por un carril más rápido que por otro.*

*Esta contradicción entre ley y reglamento **se salda a favor del TRLTSV (art. 35.4)** y fue objeto de una interpretación de la DGT. Así, una circular del Jefe de la Unidad de Ordenación Normativa, de 17 de julio de 2015, dispone que “Visto que la regulación contenida en la Ley no es coincidente con la que se recoge en el texto reglamentario, **debe concluirse que la separación lateral de seguridad de 1,5 metros es aplicable cuando el adelantamiento se realiza tanto en vías urbanas como interurbanas**. No obstante, debe tenerse muy en cuenta que, **en vías urbanas se producen muchos supuestos de circulación en los que no opera esta regla por no tratarse técnicamente de adelantamientos, siendo el ejemplo más claro los supuestos en los que la calzada dispone de dos o más carriles de circulación por sentido, pues en estos casos cada usuario circula por su carril sin atender a la regla de separación lateral citada**”.*

La DGT reconoce en un escrito de 09.03.2016 dirigido a la Confederación Española de Autoescuelas (CNAE) que se debe en el futuro reformar este texto para evitar posibles equívocos.

En ciudad los ciclistas deben circular por el centro del carril para evitar golpear una puerta que se abre en un vehículo, para ver mejor la irrupción de peatones en la calzada y para que los conductores al adelantarles lo hagan manteniendo la separación lateral de seguridad de 1,5 m.

Esta obligación de mantener una distancia lateral de seguridad con los ciclistas es muy antigua en nuestra legislación y era aún más exigente. El Reglamento de Circulación Urbana e Interurbana de 1928 disponía en su art. 70 que “Cuando un vehículo cualquiera haya de adelantar o cruzarse con bicicletas o motocicletas, lo hará de suerte que entre estos últimos y las partes más salientes del vehículo quede un espacio no inferior a dos metros” y una redacción semejante se mantuvo en el Código de la Circulación de 1934, donde establecía en su artículo 31. “El adelantamiento o cruce con bicicletas o motocicletas, se hará de suerte que entre éstas y las partes más salientes del vehículo que adelante o se cruce con ellas quede un espacio no inferior a dos metros”.

Se están introduciendo novedosos sistemas para mejorar la visibilidad de los ciclistas. Así, el periódico “El País” en su edición de 6 de febrero de 2017, informa que en Nueva York se está popularizando un sistema que proyecta una imagen laser del icono de una bicicleta sobre el asfalto 6 metros por delante de la propia bicicleta con lo que en los cruces un conductor podrá percibir con más anticipación su presencia.

También la empresa “brainy bike lights” está tratando de que se popularicen en las bicicletas delante y detrás un marco que contiene la silueta iluminada de una bicicleta, blanca delante y roja detrás, ya que estos símbolos son mucho mejor reconocidos por otros usuarios y son visibles desde más lejos.

Por otra parte, se está popularizando, entre los ciclistas, llevar cámaras adosadas al casco, lo que en caso de accidente puede ayudar a conocer la responsabilidad de cada interviniente, pero no están autorizadas por la Ley de Protección de Datos y al no estar garantizada la fiabilidad de la cámara y carecer de permiso judicial, las pruebas obtenidas no serían válidas.

Sin embargo, la Agencia Española de Protección de Datos (AEPD), parece dejar un resquicio a la legalidad en base a “si existe un interés legítimo perseguido por el responsable del tratamiento (...) que prevalezca sobre el interés o los derechos y libertades fundamentales del interesado”. Es decir, acepta que pueda prevalecer el interés del que graba para obtener pruebas de infracciones de tráfico sobre el derecho a la privacidad de la otra parte.

En cualquier caso, requiere que sea proporcional ya que no es lo mismo grabar un tramo que estar grabando continuamente y tampoco es lo mismo filmar al que va delante que grabar todo el campo visual.

Una sentencia del 15 de mayo de 2018 de la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo Federal de Alemania permite la filmación mediante una video cámara si no se hace de forma permanente e indiscriminada.

En aquel país se amplió, en 2020, a 2 m la separación lateral cuando un automovilista se cruza con un niño en bicicleta o la bicicleta lleva un remolque con niños.

⁷⁹⁶ *No está bien redactado porque da a entender que la calzada tiene que tener, al menos, dos carriles en cada sentido para estar obligado a ocupar totalmente el carril contiguo. Por ello debería decir “cuando la calzada cuente con más de un carril en el sentido en el que se va a producir el adelantamiento”.*

⁷⁹⁷ *El art. 85.4 RGCir sustituye “prohibido” por “expresamente prohibido” lo que no tiene mucho sentido ya que todas las prohibiciones son “expresas”. Habría sido más acertado hablar de **especialmente prohibido** y así insistir en la asunción de responsabilidades y la obligación de diligencia, precaución y atención, para evitar poner en peligro a otros usuarios que se exige a conductores de vehículos en los art.10 y.13 TRLTSV; teniendo en cuenta que se trata de usuarios vulnerables.*

ciclistas que circulen en sentido contrario, incluso si estos ciclistas circulan por el arcén⁷⁹⁸.

⁷⁹⁹ (Otros adelantamientos).

Artículo 36. Vehículo adelantado⁸⁰⁰.

1. El conductor que advierta que otro que le sigue tiene el propósito de adelantar a su vehículo, estará **obligado a ceñirse al borde derecho de la calzada**⁸⁰¹, salvo en el supuesto de cambio de dirección a la izquierda o de parada en ese mismo lado a que se refiere el artículo 33.2⁸⁰² en que deberá ceñirse a la izquierda todo lo posible, pero sin interferir la marcha de los vehículos que puedan circular en sentido contrario.

⁷⁹⁸ Por ello, un conductor muchas veces debe evitar adelantar a un vehículo si ve que se acerca un ciclista en sentido contrario. Se podría haber indicado que no se debe adelantar si se aproxima un vehículo en sentido contrario.

⁷⁹⁹ El Art. 85.4 RGCir además incluye dentro de la obligatoriedad de mantener 1,5 m de separación lateral a los peatones, animales o a vehículos de dos ruedas (incluidas las motocicletas) y a los vehículos de tracción animal. La falta de clarificación sobre lo que es un “animal” (a efectos de la Ley) **hace que parezca posible sancionar a un conductor por pasar a menos de 1,5 m de un perro**, aunque debemos recordar que los perros que tengan dueño no pueden circular por la calzada.

El Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas. modificó el art 85.4) RGCir y ahora al adelantar a los vehículos de auxilio cuando estén realizando operaciones de auxilio y rescate, se deberá realizar la maniobra ocupando parte o la totalidad del carril contiguo de la calzada, siempre y cuando existan las condiciones precisas para realizar el adelantamiento y se respetará; en todo caso, que la separación lateral no sea inferior a 1,50 metros.

Deben advertir su presencia mediante la utilización de la señal luminosa V-2, o mediante la utilización del alumbrado que se determine en las normas reguladoras de los vehículos. Y se da el plazo máximo de un año para que el titular de la Dirección General de Tráfico aprueba, por medio de una resolución, el protocolo y el formato de envío de los datos requeridos por parte de los servicios de auxilio en carretera y de la señal V-16 a los efectos de su publicación en el punto de acceso nacional en materia de tráfico y movilidad.

En Alemania cuando se rebasa un autobús estacionado en una parada de transporte público se debe hacer a una distancia prudente y a velocidad de paso humano, que se estima en un máximo de 7 km/h.

El art. 84.2 RGCir señala que “Se prohíbe, en todo caso, adelantar a los vehículos que ya estén adelantando a otro si el conductor del tercer vehículo, para efectuar dicha maniobra, ha de invadir la parte de la calzada reservada a la circulación en sentido contrario”. En este caso en Bélgica se diferencia, en este tipo de adelantamientos, cuando se adelanta a un vehículo pesado que a su vez está adelantando a otro vehículo pesado.

⁸⁰⁰ Algunos camiones están empezando a llevar instalada en su frontal una cámara de video que capta lo que sucede delante de él incluyendo a los vehículos que se aproximan. Esa cámara está conectada a una gran pantalla situada en la parte posterior del camión y de esa forma el camión se convierte en “transparente” permitiendo a los vehículos adelantarlos con mucha mayor seguridad.

⁸⁰¹ Hay que recordar que el artículo 17 TRLTSV se refiere a los vehículos que deben circular por el arcén y en el artículo 35.4) recuerda que hay que mantener en el caso de adelantamiento de un ciclo o ciclomotor, una separación lateral mínima de 1,50 m por lo que pueden darse circunstancias que impidan ceñirse al borde derecho de la calzada.

Si el vehículo que adelanta ve que el vehículo adelantado está manteniendo una distancia de 1,5 m con ciclistas o ciclomotores que circulan por el arcén, debe evitar el adelantamiento para no forzarlo a ceñirse a la derecha poniendo en peligro a los conductores de ciclos y ciclomotores.

En relación con este artículo debemos tener en cuenta lo dispuesto en el art. 84.2 RGCir “(...) Se prohíbe, en todo caso, adelantar a los vehículos que ya estén adelantando a otro si el conductor del tercer vehículo, para efectuar dicha maniobra, **ha de invadir la parte de la calzada reservada a la circulación en sentido contrario**”.

⁸⁰² Cambiar de dirección a la izquierda o parar en ese lado.

2. Se prohíbe al conductor del vehículo que va a ser adelantado⁸⁰³ aumentar la velocidad⁸⁰⁴ o efectuar maniobras que impidan o dificulten el adelantamiento⁸⁰⁵. Asimismo, está obligado a disminuir la velocidad de su vehículo⁸⁰⁶ cuando, una vez iniciada la maniobra de adelantamiento, se produzca alguna situación que entrañe peligro⁸⁰⁷ para su propio vehículo, para el vehículo que la está efectuando, para los que circulan en sentido contrario o para cualquier otro usuario de la vía.

⁸⁰³ Este apartado 2 sólo hace hincapié en los comportamientos negativos de los conductores que están siendo adelantados, sin embargo, el art. 86 RGCir, en sus apartados 1 y 3, promueve el buen comportamiento de los conductores de vehículos pesados al obligarles a indicar la posibilidad de ser adelantados extendiendo el brazo horizontalmente y moviéndolo repetidas veces de atrás adelante, con el dorso de la mano hacia atrás, o poniendo en funcionamiento el intermitente derecho, cuando no crea conveniente hacer la señal con el brazo. También debe aminorar la marcha o apartarse cuanto antes al arcén, si es practicable. Con lo cual vemos que al hacerlo puede afectar a otros conductores obligados a circular por el arcén o incluso poner en peligro la estabilidad de un camión cuando es de gran tonelaje.

Otra incongruencia es lo dispuesto en el art. 30.1 RGCir, donde establece: "El conductor de un automóvil o de un vehículo especial con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos circulará por la calzada y no por el arcén, salvo por razones de emergencia" y apartarse ocupando el arcén para facilitar el adelantamiento no puede calificarse como una razón de emergencia. Y este mismo texto se vuelve a repetir en el art. 31 RGCir.

Pero para añadir más confusión, el art. 36 RGCir, también contradice el contenido del art. 86 RGCir, ya que sólo autoriza a circular por el arcén en caso de emergencia a los vehículos de menos de 3.500 kilos. Concretamente, dispone en su apartado 1: "Deberán también circular por el arcén de su derecha, o, en las circunstancias a que se refiere este apartado, por la parte imprescindible de la calzada, los conductores de aquellos vehículos cuya masa máxima autorizada no exceda de 3.500 kilogramos que, por razones de emergencia, lo hagan a velocidad anormalmente reducida, perturbando con ello gravemente la circulación".

El contenido de los art. 30 (Utilización de los carriles en calzadas con doble sentido de circulación) y 31 (Utilización de los carriles, fuera de poblado, en calzadas con más de un carril para el mismo sentido de marcha) del RGCir y aunque el art. 86 RGCir, al igual que los anteriores, también está en el Título II (De la circulación de los vehículos), la aplicación de las "Directrices de Técnica Normativa" aprobadas mediante Resolución de 28 de julio de 2005, de la Subsecretaría de Presidencia, hace que los art. 30 y 31 RGCir prevalezcan sobre el 86RGCir.

De nuevo (en aplicación de las Directrices) no son comparables entre sí los art. 36 y 86 del RGCir, ya que aun estando ambos en el Título II (De la circulación de los vehículos), el art. 36 está en el Capítulo I (Lugar en la vía) mientras que el art. 86 está en el Capítulo VII (Adelantamiento) y por ello tiene menos preferencia que el anterior. Con lo que vemos que el usuario vial además de tener que respetar lo dispuesto en el art. 6.1 CC "la ignorancia de las leyes no exime de su cumplimiento" se ve afectado por todas las instrucciones, circulares y resoluciones sobre temas de tráfico y seguridad vial, ya que van a ser valoradas como normas jurídicas que derivan de la potestad normativa del Estado.

⁸⁰⁴ Da a entender qué si un vehículo empieza a decelerar para desistir del adelantamiento, el vehículo que iba a ser adelantado puede acelerar porque en ese momento ya no está siendo adelantado.

⁸⁰⁵ Si se pretende adelantar a un vehículo que va de forma irregular ocupando el carril izquierdo y con ello dificultando el adelantamiento se le pueden hacer señales luminosas (ráfagas) o acústicas para que se desplace al carril situado a su derecha. No está autorizado poner el intermitente izquierdo para indicarle que debe desplazarse a la derecha ya que el intermitente se utiliza solamente para indicar un desplazamiento lateral. Sería infracción leve, aunque no se suele sancionar.

Lo mismo ocurre cuando se mantiene accionado el intermitente durante un adelantamiento.

⁸⁰⁶ Hay situaciones en que disminuir la velocidad puede ser más peligroso que mantenerla o incluso acelerar, ya que si un conductor está decelerando porque desiste de adelantar y trata de volver al carril situado a su derecha, si, a su vez, el conductor que va por ese carril también decelera pueden quedar circulando en paralelo mientras se aproxima otro vehículo por el sentido contrario.

⁸⁰⁷ El art. 86 RGCir que se ocupa de ampliar el contenido de este artículo denomina "adelantante" al vehículo que está adelantando y, sin embargo, el DLE sólo admite el término "adelantador". El legislador había utilizado el término "adelantante" en el RGCir aprobado por RD 13/1992, de 31 de enero y alguien debió ver que era incorrecto y se publicó una corrección de errores en el BOE núm. 61, de 11 de marzo de 1992, para sustituir "adelantante" por "el que adelanta" (2 veces) y "que adelanta" (1 vez). Sin embargo, se siguió usando el término al aprobarse el nuevo RGCir mediante el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, donde sigue figurando dos veces.

⁸⁰⁸ (Vehículo que se aproxima en sentido contrario).

Artículo 37. Prohibiciones⁸⁰⁹.

Queda prohibido adelantar⁸¹⁰:

- a) En las curvas y cambios de rasante de visibilidad reducida⁸¹¹** y, en general, en todo lugar o circunstancia en que la visibilidad disponible⁸¹² no sea suficiente para poder efectuar la maniobra o desistir de ella una vez iniciada⁸¹³, a no ser que los dos sentidos de circulación estén claramente delimitados y la maniobra pueda efectuarse sin invadir la zona reservada al sentido contrario.

⁸⁰⁸ Tanto el TRLTSV como el RGCir se olvidan de indicar como debe comportarse el vehículo que se aproxima de frente en una carretera sin los sentidos de circulación separados físicamente. Al ir circulando normalmente por su carril quien debe adoptar las debidas precauciones es el que se lo invade, sin embargo, no estaría mal que indicase que debería facilitar, en la medida de lo posible, que el adelantamiento se completase con éxito.

⁸⁰⁹ La versión digital del diario "Las Provincias" informa en su edición de 30 de junio de 2018, que la ATGC recomienda a los conductores mediante un "tweet" que: "En esta operación salida (29 y 30 de junio) evita el llamado "safety car" detrás de coches y motos de los guardias civiles de tráfico (...) todos despacito, despacito sin adelantar. Es peligroso porque provoca retenciones y accidentes por alcance".

El diario continúa comentando que, casi inevitablemente, cuando los conductores ven a una patrulla de la Guardia Civil de Tráfico no pueden evitar pisar el freno reduciendo drásticamente la velocidad y evitando adelantar al vehículo policial, lo que es absurdo si se conduce dentro de la legalidad.

Por eso no existe la prohibición de adelantar a un vehículo policial si éste va a una velocidad inferior a la máxima permitida en la vía.

En el "Codice della Strada" italiano está prohibido adelantar a vehículos prioritarios en servicio de urgencia.

⁸¹⁰ Ni en este artículo ni el 87 RGCir prohíben adelantar utilizando un carril reservado para autobuses y taxis y hay que acudir a la lectura de la señal S-51 para comprobar que no se puede utilizar para efectuar adelantamientos.

⁸¹¹ La lectura de este apartado produce alguna duda ya que parece que el TRLTSV es taxativo en la prohibición de adelantar en las curvas y cambios de rasante de "visibilidad reducida" y un poco más flexible cuando se refiere a lugares con "visibilidad disponible insuficiente" y esto parece confirmarse, en el artículo 40, donde, a causa de su peligrosidad, prohíbe parar y estacionar en las curvas y cambios de rasante de visibilidad reducida y en sus proximidades y no cita expresamente que se prohíbe parar y estacionar en aquellos lugares con "visibilidad disponible insuficiente".

Sin embargo, la Guía Codificada de Infracciones de la DGT, se inclina por aplicar la segunda parte del párrafo tanto a la "visibilidad reducida" que se refiere al diseño geométrico de la carretera como a la "visibilidad disponible insuficiente" que es la que tiene en ese momento la vía, normalmente, por motivos meteorológicos o ambientales.

Señala que tienen la consideración de infracción grave e implica la pérdida de 4 puntos en ambos casos.

Conviene recordar lo dispuesto en el art. 15 TRLTSV y en el art. 29 RGCir: "Como norma general y muy especialmente en las curvas y cambios de rasante de reducida visibilidad, el vehículo circulará en todas las vías objeto de esta Ley por la derecha y lo más cerca posible del borde de la calzada, (con las excepciones que reglamentariamente se determinen), manteniendo en todo caso la separación lateral suficiente para realizar el cruce con seguridad". Lo que implica que no está permitido "trazar las curvas" buscando una trayectoria lo más recta posible, desplazándose del interior al exterior de la curva, para mantener una velocidad superior a la que se logra manteniéndose en el borde de la calzada.

⁸¹² Cualquiera que sea la causa que impida la visibilidad: trazado de la vía, obstáculos, edificios, arbolado, vehículos de grandes dimensiones, condiciones meteorológicas, deslumbramiento, etc.

El art. 3 del Reglamento General de Circulación alemán (StVO) señala que cuando la visibilidad es inferior a 50 m debido a la niebla, nieve o lluvia, la velocidad máxima no puede superar 50 km/h.

⁸¹³ En Alemania el Código de la Circulación prohíbe adelantar a vehículos de más de 7,5 t si la visibilidad hacia adelante es inferior a 50 m a causa de la niebla, la nieve o la lluvia.

b) En los pasos para peatones⁸¹⁴ señalizados como tales⁸¹⁵ y en los pasos a nivel⁸¹⁶ y en sus proximidades⁸¹⁷.

⁸¹⁸ (Adelantamientos en carriles de incorporación y salida).

⁸¹⁴ La Ley da a entender que existen dos tipos de pasos para peatones, unos sin señalizar y otros señalizados debidamente y a los que se aplican distintas normas. Es cierto que el apartado 7.10 de la Norma 8.1- IC de la Instrucción de Carreteras señala que no hay que poner una señal específica en tramos en poblados donde por la proximidad de viviendas o centros de actividad, paradas de autobús o características favorables (rebajes en las aceras, vallas de encauzamiento o isletas-refugio) en los que se producen concentraciones de peatones que atraviesan la calzada aprovechando los intervalos entre vehículos sin tener prioridad, sin embargo en fuera de poblado recomienda advertir con la señal P-20 (señal de peligro con la silueta de una persona caminando) a los conductores de la proximidad de un tramo con paso frecuente de peatones.

Esto es especialmente delicado cuando no se pintan “pasos de cebra” en los pasos de peatones regulados por semáforos (muchas veces se pinta una marca vial semejante a “pasos para ciclistas”, aunque más ancha en su interior), ya que si el semáforo no funciona el peatón no tiene preferencia y en ese caso, de acuerdo con este artículo, si se podrían producir adelantamientos. En esos casos, si se produjese un accidente, el agente indicaría en el atestado que el peatón cruzó por una zona delimitada para peatones, pero que no tiene la consideración de paso de peatones.

Por su parte en el apartado 7.10.2 de la misma norma es donde se indica cuándo se debgen emplear pasos para peatones (con o sin semáforos) señalizados e iluminados específicamente. La señal S-13 que se coloca a 0,5 o a 1 m debe ser visible desde 30 m antes y otra adicional a 150 m en zonas con pasos de peatones y poca visibilidad.

Véase también el **Apartado V.C Peatones y la Conclusión 13ª** del Dictamen FSCSV 2/2016.

⁸¹⁵ No tiene sentido que diga “señalizados como tales” ya que si no lo estuviesen no serían “pasos para peatones”. Además, la ley sigue citando en otros preceptos, el término “paso de / para peatones” y a fin de mantener la coherencia del texto tendría que haber puesto siempre al lado “señalizados como tales”.

Sin embargo, esta tajante prohibición no es tal, ya que el art. 87.1.b) del RGCir permite adelantamientos tanto en los pasos para peatones señalizados (y aun con más motivo cuando no están señalizados) cuando el adelantamiento a cualquier vehículo se realice a una velocidad tan suficientemente reducida que permita detenerse a tiempo si surgiera peligro de atropello o en el caso de los pasos a nivel o en sus proximidades (sin saber que se entiende por proximidad) siempre que el adelantamiento se haga a vehículos de dos ruedas. Y aquí nos encontramos con que el RGCir doblega a ley permitiendo conductas que la ley prohíbe. Lo correcto hubiera sido haber añadido, “salvo las excepciones previstas reglamentariamente”.

Y ni en el TRLTSV ni en el RGCir indica que consideración tiene “sobrepasar” a un vehículo que se ha detenido (no se puede decir “rebasar” pues no está propiamente inmovilizado) en un paso de peatones para dejar cruzar a sus usuarios. En el “Codice della Strada” italiano está prohibido adelantar o sobrepasar a un vehículo que ha ralentizado su marcha o se ha detenido para facilitar el paso de los peatones en un paso peatonal debidamente señalizado o cuando el vehículo que se va a rebasar se ha detenido para dar paso a peatones, incluso fuera de los pasos previstos para estos.

⁸¹⁶ Vimos que en el art. 31, al referirse al cambio de sentido se indica “en los pasos a nivel” pero respecto a los adelantamientos el art. 37 añade “o en sus proximidades”.

⁸¹⁷ Hubiera quedado más claro si indicase al final y “en las proximidades de ambos”. También debía haber indicado “salvo las excepciones que figuren reglamentariamente”. El artículo 87 del RGCir dispone que dicha prohibición no será aplicable cuando el adelantamiento se realice a vehículos de dos ruedas que por sus reducidas dimensiones no impidan la visibilidad lateral, en un paso a nivel o sus proximidades, previas las oportunas señales acústicas u ópticas. Tampoco será aplicable dicha prohibición en un paso para peatones señalizado cuando el adelantamiento a cualquier vehículo se realice a una velocidad tan suficientemente reducida que permita detenerse a tiempo si surgiera peligro de atropello.

⁸¹⁸ El artículo 83 RGCir, establece: “En todo tramo de vía en que existan carriles de aceleración o deceleración o carriles o partes de la vía destinadas exclusivamente al tráfico de determinados vehículos, tampoco se considerará adelantamiento el hecho de que se avance más rápidamente por aquellos que por los normales de circulación, o viceversa”, pero, a diferencia del Código de la Circulación italiano, no prohíbe explícitamente efectuar adelantamientos en este tipo de carriles.

Cuando un conductor circula paralelo a otro que pretende salir en una autopista o autovía y que ya se ha introducido en el carril de deceleración y decide adelantarle y colocarse por delante en ese carril de deceleración, estaría cometiendo una infracción al art. 77 RGCir por no circular con suficiente antelación por el carril más próximo a la salida.

c) **En las intersecciones y en sus proximidades**⁸¹⁹, salvo cuando:

1º. Se trate de una glorieta⁸²⁰.

2º. El adelantamiento deba efectuarse por la derecha, según lo previsto en el [artículo 33.2](#)⁸²¹.

3º. La calzada en que se realice tenga preferencia en la intersección y haya señal expresa que lo indique⁸²².

4º. El adelantamiento se realice a vehículos de dos ruedas⁸²³.

⁸²⁴ (Prohibición de adelantar en presencia de resaltos colocados por el titular de la vía para calmar (ralentizar) el tráfico).

Artículo 38⁸²⁵. Supuestos especiales⁸²⁶.

⁸¹⁹ Este término que se repite hasta 5 veces en la Ley es un concepto indeterminado y produce inseguridad jurídica. Debiera indicarse una cifra en metros, en cada caso, para definir qué significa "en sus proximidades". Otras normas sí se atreven a poner una cifra o clarificar la situación en circunstancias semejantes, así el apartado 7.10.2 de la Instrucción de Carreteras señala que no debe haber vehículos estacionados a menos de 10 m de un paso de peatones y la Orden Circular OC/32 Guía de Nudos Viarios, en su apartado 4.7.2 describe como debe concretarse la visibilidad necesaria en las intersecciones.

Aunque el TRLTSV es categórico, su contundencia es rebajada por el RGCir, que en su art. 94.1.d) indica que está prohibido estacionar "**En las intersecciones y en sus proximidades si se dificulta el giro a otros vehículos, o en vías interurbanas, si se genera peligro por falta de visibilidad**". Con lo que si no se diera una de estas circunstancias no debería incluirse en el apartado d) del art. 76 TRLTSV dedicado a las infracciones graves y que considera una de ellas "Parar o estacionar en (...) **intersecciones** o en cualquier otro lugar peligroso o en el que se obstaculice gravemente la circulación o constituya un riesgo, especialmente para los peatones" y por ello sería infracción leve.

⁸²⁰ En el art. 87.1c.1º) del RGCir considera que una plaza de circulación giratoria y una glorieta son lo mismo a efectos de adelantamiento.

⁸²¹ Cuando el conductor del vehículo al que se pretenda adelantar esté indicando claramente su propósito de cambiar de dirección a la izquierda o parar en ese lado.

⁸²² Dicha prioridad vendrá indicada por:

- La señal vertical R-3. Calzada con prioridad. (Consiste en un rombo blanco exterior con uno interior amarillo).
- La señal P-1. Intersección con prioridad.
- Un semáforo que esté en fase verde, etc.

⁸²³ Motocicletas, ciclomotores de dos ruedas, ciclos de motor de dos ruedas y bicicletas.

⁸²⁴ En Portugal y en Bélgica está prohibido adelantar cuando para hacerlo se tenga que circular por encima de un ralentizador de tráfico. Tampoco se puede adelantar en España por el motivo que **no se puede emplear reductores de velocidad (RDV)** en calzadas de doble sentido cuando alguno de los sentidos de circulación disponga de dos carriles en el mismo sentido:

Orden FOM.3053/2008, Apdo.3.2.2. Limitaciones (recordemos que los RDV sólo deben emplearse en travesías y según las limitaciones que se comentan y que habitualmente las Corporaciones Locales vulneran) "En los tramos de travesías en que existan más de 2 carriles de circulación, salvo que exista mediana no franqueable de separación de sentidos." U otro ejemplo de los que se emplean indebidamente es, tal como indica el mismo apartado: "En las proximidades de las intersecciones no se colocarán Reductores de Velocidad del tipo «lomo de asno» para evitar que los peatones puedan confundirlos con pasos peatonales. En este caso sólo pueden ser utilizados los Reductores de Velocidad de tipo trapezoidal, siempre que existan pasos de peatones".

⁸²⁵ Ver los artículos 88 y 89 del RGCir. El incumplimiento de este precepto constituye infracción grave según el artículo 76.c) del TRLTSV.

⁸²⁶ En este artículo debiera contemplarse el **rebasamiento** fuera de poblado a peatones y animales ya que el TRLTSV sólo se ocupa de **rebasamiento** entre vehículos y es el artículo 85 del RGCir el que se ocupa de completar lo que se olvida la Ley.

Cuando un vehículo se encuentre **inmovilizado** en un tramo de vía en que esté prohibido el adelantamiento, ocupando en todo o en parte la calzada en el carril del sentido de la marcha, y siempre que la inmovilización no responda a las necesidades del tráfico⁸²⁷, puede ser **rebasado**⁸²⁸, **aunque para ello haya de ocupar parte del carril izquierdo de la calzada**⁸²⁹. En todo caso, hay que cerciorarse previamente de que la maniobra se puede realizar sin peligro.

⁸²⁷ Hubiera quedado mejor si dijese “estado del tráfico”.

⁸²⁸ El TRLTSV utiliza “rebasar” para indicar que consiste en la acción de sobrepasar a un vehículo u obstáculo inmovilizado.

Si queremos profundizar en el término podemos decir que rebasar puede hacerse:

- Invadiendo parte o totalmente carril contrario (si hay más de un carril en mismo sentido se debe ocupar por entero art.16.1.c) + 35.4 --aunque en este último caso lo de cambiar de carril fue introducida por las exigencias de las asociaciones de ciclistas para conseguir una mayor seguridad, que también lograron que se redundara en que no se adelante ni se rebase cuando circulan ciclistas en sentido contrario-- ambos artículos del TRLTSV).
- Se debe evitar todo riesgo o peligro.
- NO se debe elevar sustancialmente la velocidad (se reserva a los adelantamientos).
- La distancia lateral de seguridad nunca será inferior a la que se exige en los adelantamientos (véase el Preámbulo de la Ley 18/2021 y el artículo único apartado trece mediante el que se reforma el punto 4 del art.35 TRLSV “(...) Para la consecución de este objetivo, determina que uno de los pilares a abordar es el relacionado con el uso seguro de las carreteras, siendo necesario incidir en un mejor cumplimiento de las normas de tráfico (...)” así como, en la misma Ley 18/2021 se modifica el Punto 12 del Anexo II por el que poner en riesgo a ciclistas o NO respetar 1,5 m supone perder 6 puntos del permiso) dado que rebasar ciclistas SIEMPRE ES ADELANTAMIENTO según así se define y es vigente desde 21/03/2022 el “nuevo” art.35.4 TRLSV.

En el caso de los tractores que circulan a velocidad igual o inferior a 40 km/h y que por ello deban utilizar la señal V-2 (Vehículo-obstáculo en la vía) al tener la consideración de obstáculo (art. 89.1 RGCir), pueden ser rebasados siempre que circulando no superen los 40 km/h.

El art. 88.1 del RGCir, al igual que el 38 TRLTSV, permite, pero no obliga a ocupar el sentido contrario para rebasar (es decir, no exige que aumente notoriamente la velocidad), entre otros, a bicicletas, ciclos y ciclomotores. Al señalar: “aunque para ello haya que ocupar la parte de la calzada reservada al sentido contrario”. Y aquí encontramos una aparente contradicción con el art. 167 RGCir, ya que éste, al definir lo que es una “marca longitudinal continua” indica que “ningún conductor con su vehículo o animal debe atravesarla ni circular con su vehículo sobre ella ni, cuando la marca separe los dos sentidos de circulación, circular por la izquierda de aquella y que una marca longitudinal constituida por dos líneas continuas adosadas tiene el mismo significado”. A pesar de olvidar poner en la definición que puede atravesarse, según lo dispuesto en los art. 85.4 y 88.1 RGCir. No hay tal contradicción si aplicamos las “Directrices de Técnica Normativa” aprobadas mediante Resolución de 28 de julio de 2005, de la Subsecretaría de Presidencia, vemos que el art. 88 RGCir está en el TÍTULO III (Otras normas de circulación), es decir, después de las generales de comportamiento y eso implica que las normas concretas de circulación (adelantamiento) prevalecen sobre el TÍTULO IV (De la señalización).

⁸²⁹ Debiera añadir “aunque esta maniobra esté en contradicción con la señalización” ya que por ejemplo ese tramo puede estar pintado con una línea continua. Véase el Artículo 88.1 del RGCir. Comprende el adelantamiento de bicicletas. No debería referirse al carril de la izquierda sino al carril más próximo en sentido contrario.

En estas mismas circunstancias⁸³⁰ se podrá adelantar a las bicicletas⁸³¹.

⁸³² (Excepciones en las que está permitido rebasar una línea continua).

Sección 7.^a ⁸³³Parada⁸³⁴ y estacionamiento⁸³⁵

Artículo 39. Normas generales⁸³⁶.

1. La parada o el estacionamiento de un vehículo en vías interurbanas debe efectuarse siempre fuera de la calzada⁸³⁷, en el lado derecho de la misma⁸³⁸ y dejando libre, cuando exista, la parte transitable del arcén⁸³⁹.

⁸³⁰ Las circunstancias a las que se refiere son las que figuran en el primer apartado del artículo, es decir, un vehículo inmovilizado en un tramo de vía en que esté prohibido el adelantamiento, ocupando en todo o en parte la calzada en el carril del sentido de la marcha, y siempre que la inmovilización no responda a las necesidades del tráfico, lo que no parece que haya sido la intención del legislador y por ello debiera ir en apartado distinto y decir: "Se podrá adelantar a los ciclos aunque para ello haya que ocupar parte del carril más próximo del sentido contrario después de cerciorarse de que la maniobra se puede realizar sin peligro".

El art. 88.1) del RGCir señala: "Cuando en un tramo de vía en el que esté prohibido el adelantamiento se encuentre inmovilizado un vehículo que, en todo o en parte, ocupe la calzada en el carril del sentido de la marcha, salvo que la inmovilización venga impuesta por las necesidades del tráfico, podrá ser rebasado, aunque para ello haya que ocupar la parte de la calzada reservada al sentido contrario, después de haberse cerciorado de que se puede realizar la maniobra sin peligro. Con idénticos requisitos se podrá adelantar a conductores de bicicletas, ciclos, ciclomotores, peatones, animales y vehículos de tracción animal, cuando por la velocidad a que circulen puedan ser adelantados sin riesgo para ellos ni para la circulación en general".

⁸³¹ Debiera sustituirse "bicicletas" por "ciclos".

⁸³² Ni el TRLTSV ni el RGCir diferencian entre vías urbanas e interurbanas:

- Quando un vehículo esté inmovilizado en la vía (art. 38 TRLTSV y 88 RGCir)
- Quando se adelante a ciclistas (art. 38 TRLTSV), aunque el art. 88 RGCir señala que también están incluidos el resto de los ciclos, los ciclomotores, los peatones, los animales y los vehículos de tracción animal.
- Quando exista un obstáculo en la vía (art. 89 RGCir).

Un tractor o una máquina que circulan muy despacio no tienen la consideración de vehículos inmovilizados, pero si circula a menos de 40 km/h y llevan la señal V-2 tienen la consideración de obstáculos en la vía y por ello pueden ser rebasados, aunque exista una línea continua siempre que haya suficiente visibilidad y no se aproxime nadie en sentido contrario.

También se podría rebasar una línea continua en circunstancias de necesidad, para evitar un mal propio o ajeno, siempre que éste no sea mayor que el que trata de evitar como, por ejemplo, para evitar una colisión con un vehículo que ha perdido el control y también en los casos de fuerza mayor.

⁸³³ Se regula en los art. 39 y 40 y en los arts. 90 al 94 RGCir.

⁸³⁴ Está definida en el apartado 81 del Anexo I de la Ley (TRLTSV).

⁸³⁵ Está definido en el apartado 82 del Anexo I de la Ley (TRLTSV).

⁸³⁶ Estos artículos 39 y 40 del TRLTSV están desarrollados en los art. 90 al 94 RGCir y parecen tener en cuenta exclusivamente la parada y estacionamiento de los vehículos. El Decreto 3268/1968, de 26 de diciembre por el que se modifican determinados artículos del Código de la Circulación (BOE núm. 14, de 16.01.1969) se refería a la prohibición de parada de vehículos **y animales**.

⁸³⁷ Queda muy claro que si no existe arcén no se puede ni parar ni estacionar en una carretera.

⁸³⁸ Cuando existen propiedades particulares próximas a una carretera debe tenerse en cuenta la zona de dominio público, desde la arista exterior de la explanación, prevista en la legislación de carreteras para cada tipo de vía donde sería posible parar y estacionar, aunque el particular indicase mediante un cartel que está prohibido hacerlo.

⁸³⁹ Indica "fuera de la calzada" y la definición de "arcén" en el Anexo I del TRLTSV deja claro que éste no forma parte de la calzada, por lo tanto, en una vía interurbana no se podría estacionar en el arcén cuando fuera transitable y si se podría hacer si estuviese en un estado que impidiese o dificultase notablemente la circulación, de lo que podemos concluir que la ley "premia" a las carreteras que tienen el arcén en mal estado ya que les permite ofrecer servicio de parada y estacionamiento al conductor, servicio que no pueden ofrecer las que están en buen estado.

De todas formas, la redacción es equívoca ya que da a entender que en un arcén hay una parte transitable y otra que no lo es, es decir, en un arcén de 1,5 m podría ser transitable 1 metro y el otro medio no y una motocicleta

2. Cuando en vías urbanas tenga que realizarse en la calzada o en el arcén⁸⁴⁰ se situará el vehículo lo más cerca posible de su borde derecho⁸⁴¹, salvo en las vías de único sentido, en las que se podrá situar también en el lado izquierdo.
3. La parada y el estacionamiento⁸⁴² deben efectuarse de tal manera que el vehículo no obstaculice la circulación⁸⁴³ ni constituya un riesgo para el resto de los usuarios de la vía, cuidando especialmente la colocación del mismo y **evitando que pueda ponerse en**

podría estacionar en el 0,5 m que no es transitable. Un turismo no podría estacionar en esa parte intransitable porque ocuparía también la zona transitable del arcén o parte de la calzada.

⁸⁴⁰ Tendría que añadir “después de comprobar que la señalización no lo impide”.

⁸⁴¹ El artículo 15 TRLTSV señala que “**el vehículo circulará en todas las vías objeto de esta Ley por la derecha y lo más cerca posible del borde de la calzada...**” y eso implica que en vías de dos sentidos tienen que parar o estacionar en la derecha en su sentido de marcha ya que si lo hicieran en el sentido contrario tendrían que circular por la izquierda algunos metros para poder estacionar, teniendo en cuenta que no sería una maniobra de adelantamiento. Por ello cuando se sanciona debiera hacerse de acuerdo con el artículo 15 y no por el 39 del TRLTSV.

Esta redacción del art. 39.2 TRLTSV se repite en el art. 90.2 RGCir y hubiera sido más correcto que dijese, en ambos artículos: “lo más cerca de su borde derecho, en el sentido de su marcha, ...”, ya que ahora, en las calles con dos sentidos, se encuentran siempre vehículos situados en su borde izquierdo y no están cometiendo ninguna infracción.

⁸⁴² Estaría mejor si añadiese “tendrá en cuenta la señalización vial”.

⁸⁴³ El Reglamento de Circulación Urbana e Interurbana de 1928 establecía en su art. 111: “Se prohíbe al conductor de todo vehículo estacionarse en el ángulo de dos calles; el conductor debe detenerse de manera que medie, cuando menos, la distancia de cinco metros entre su vehículo y la línea de fachada del primer inmueble de la calle transversal” y el Código de la Circulación de 1934 indicaba en su artículo 48: “c) Se prohíbe el estacionamiento de vehículos a distancia menor de cinco metros de una esquina, cruce o bifurcaciones y frente a las puertas de edificios de concurrencia pública”. Esta distancia ha desaparecido del TRLTSV y del RGCir. Sin embargo, la Orden FOM/534/2014, de 20 de marzo, por la que se aprueba la norma 8.1-IC señalización vertical de la Instrucción de Carreteras establece que “Si estuviera permitido el estacionamiento en el poblado, se prohibirá desde al menos 10 m antes del paso de peatones”, con lo cual, dado que los ayuntamientos apenas respetan esta disposición, en su deseo de conseguir más plazas azules de estacionamiento, nos encontramos que en caso de atropello en un paso de peatones, el conductor podría alegar que el estacionamiento de vehículos tan cerca del paso favoreció el accidente y su compañía de seguros podría pedir que se tuviese en cuenta la existencia de culpa concurrente del ayuntamiento. Y no nos olvidemos que esta Norma forma parte del Catálogo Oficial de Señales, según el Anexo I del RGCir.

En otros países, como por ejemplo en Argentina, se prohíbe estacionar a menos de 10 metros de la entrada de hospitales, escuelas, templos u organismos públicos.

movimiento en ausencia del conductor⁸⁴⁴, de acuerdo con las normas que reglamentariamente⁸⁴⁵ se establezcan.

⁸⁴⁴ Aquí estaría incluido lo contenido en el art. 91.3a) del RGCir que indica que el conductor, cuando se aleja del vehículo "debe adoptar las precauciones necesarias para impedir su uso sin autorización".

Se están popularizando aparatos geolocalizadores que se ocultan en el vehículo y que facilitan en todo momento su posición incluso detectan su desplazamiento, aunque no esté el motor en marcha, como, por ejemplo, si es trasladado en un vehículo grúa.

El diario digital italiano www.leggo.it, comenta el 28.06.2016 una multa dejada sobre el parabrisas de un turismo por haber dejado bajada la ventanilla posterior izquierda. La denunciada alegó que lo había bajado para que respirara su sobrino y luego se olvidó de subirlo. El art. 158 del "Codice della Strada" señala que "durante la parada y el estacionamiento el conductor debe adoptar las medidas oportunas para evitar incidentes e impedir el uso del vehículo sin su consentimiento". Uno de los objetivos de este artículo es impedir el hurto o robo del vehículo. El agente estimó que el conductor no había cumplido con la obligación de custodiar el vehículo de forma que impidiese la utilización impropia del mismo.

En algunos países obligan a que en el permiso de circulación figuren todos los conductores que pueden utilizar el vehículo, de esa forma en un control policial se puede detener fácilmente a quien lo haya hurtado, robado o lo conduzca sin autorización y las compañías de seguros sólo responden por los daños si son causados por uno de esos conductores autorizados.

En Portugal, el art. 85 del "Código da Estrada" señala que el conductor de un automóvil, motocicleta, triciclo de motor, cuadriciclo, ciclomotor, tractor agrícola o forestal, o remolque debe llevar, entre la documentación exigida, el título del registro de propiedad del vehículo o documento equivalente;

Este artículo se aplicaría para sancionar a un conductor que por ejemplo se olvide de poner el freno de mano o lo ponga mal y por ese motivo el vehículo se deslice cuesta abajo. No se puede calificar de conducción negligente pero sí de conducta negligente.

⁸⁴⁵ Art. 91.1) del RGCir.

En vías urbanas⁸⁴⁶, se permite la parada o el estacionamiento de las grúas de auxilio en carretera⁸⁴⁷ por el tiempo indispensable para efectuar la retirada⁸⁴⁸ de los

⁸⁴⁶ El término “vía urbana” figura en el punto 73 del Anexo I del TRLTSV.

⁸⁴⁷ Vemos que el TRLTSV habla de grúas de auxilio en carretera y es lamentable que se haya modificado el RG V mediante el Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas y hayan pasado a denominarse “Vehículos (de servicio) de auxilio en vías públicas” y siga sin cambiar el término en el TRLTSV. En la clasificación por criterios de utilización del Anexo II, apartado C, del sólo se citan los términos “grúa de arrastre” y “grúa de elevación” por lo que en la tarjeta ITV nunca va aparecer el término “vehículo de servicio de auxilio en vías públicas” ni “grúa de auxilio en carretera”.

El Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero, por el que se regulan la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación de vehículos automóviles de sus equipos y componentes, en su artículo 4.4 coincide con la Ley de Tráfico al indicar que “La actividad de **asistencia mecánica en carretera** sólo podrá realizarse como servicio dependiente de un taller legalmente inscrito en el Registro Especial...”.

La Orden Ministerial PRE/52/2010, de 21 de enero, por el que se modifica el Anexo II del Reglamento General de Vehículos (BOE de 23 de enero) incluye una nueva clasificación (anexo II. D. Servicio al que se destinan los vehículos) con un nuevo epígrafe para identificar aquellos vehículos que se destinan al auxilio en carretera:

“05. vehículo destinado primordialmente al rescate y transporte de vehículos accidentados o averiados. Solo tendrán esta consideración aquellos vehículos cuya capacidad permita que simultáneamente se puedan transportar hasta un máximo de dos vehículos en plataforma, y otro mediante un dispositivo de arrastre, y cuenten con el correspondiente utillaje”.

La DGT en un escrito dirigido a la Federación Nacional de Empresarios de Grúas de Asistencia en Carretera (FEGRUAL), el 04.06.2013, considera que una grúa de arrastre no es un conjunto de vehículos o un vehículo articulado y que el permiso de conducción que se requiere para conducir una grúa de arrastre que traslada un vehículo, es el que se precisa para conducir la propia grúa en atención a su MMA.

Si actúan en servicio de urgencia están exentos de cumplir los tiempos de descanso y el uso del tacógrafo contemplados en los Reglamentos (CE) 561/2006 y 165/2014, tal como señala el artículo 1.4.d) del Real Decreto 128/2013, de 22 de febrero, (BOE núm. 47, de 23 de febrero) sobre ordenación del tiempo de trabajo para los trabajadores autónomos que realizan actividades móviles de transporte por carretera.

El Real Decreto 159/2021 añadió otras características específicas a estos vehículos, modificando la placa identificativa que deben llevar y además ahora pueden estar dotados de una señal acústica, cuyo tono y sonido será por defecto tritonal discontinuo tipo bip-bip-bip. Y recordemos que este RD indica en su art. 6 que **“tendrán preferencia de paso sobre los demás vehículos y otros usuarios de la vía cuando se hallen en servicio de auxilio”**.

Este servicio de auxilio se define en el art. 4 de este mismo RD como: “La operación de auxilio **comprenderá el tiempo y las distancias** necesarias entre la posición operativa, zona de recogida y destino final definidos en el artículo 2 del presente real decreto. La operación de auxilio comenzará en el punto donde el vehículo de auxilio se encuentre en posición operativa”. Además, llevarán las siguientes señales en los vehículos: V-2 (VEHÍCULO-OBSTÁCULO EN LA VÍA – luces amarillas), V-23 (DISTINTIVO DE VEHÍCULOS -señal reflectante que marca todo el contorno del vehículo) DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS) y V-24 (VEHÍCULO DE SERVICIO DE AUXILIO EN VÍAS PÚBLICAS – placa rectangular).

El art. 27 TRLTSV los considera vehículos en servicio de urgencia (aunque no tengan la consideración de prioritarios) y señala que tienen preferencia de paso sobre los demás vehículos y otros usuarios de la vía los vehículos que acudan a realizar un servicio de auxilio en carretera. Pueden circular por encima de los límites de velocidad establecidos y están exentos de cumplir otras normas o señales, en los términos que reglamentariamente se determine.

⁸⁴⁸ Debiera indicar algún Reglamento cuando se considera que un vehículo ya no puede ser desenganchado de una grúa una vez que se está procediendo a su retirada. En Francia, el Código de Circulación señala en su artículo R325-12, que se considera enganchado un vehículo cuando, al menos, dos ruedas del vehículo han dejado de tener contacto con el suelo. Sí ese no es el caso, el conductor puede solicitar que no se lleven el vehículo limitándose a abonar la multa por la infracción cometida.

vehículos⁸⁴⁹ averiados o accidentados⁸⁵⁰, siempre que no se cree un nuevo peligro⁸⁵¹, ni se cause obstáculo a la circulación⁸⁵².

4. ⁸⁵³**El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal**⁸⁵⁴, pudiendo adoptarse⁸⁵⁵ las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas⁸⁵⁶, **limitaciones horarias**⁸⁵⁷ **de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas incluida la retirada del vehículo**⁸⁵⁸ **o su inmovilización cuando no disponga de título**⁸⁵⁹ **que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor**⁸⁶⁰.

⁸⁶¹ (Reparación “in situ” de vehículos averiados).

⁸⁴⁹ Es necesaria esta aclaración ya que la parada sólo permitiría menos de 2 minutos de tiempo si la grúa no pudiese estacionar. Para evitar confusiones una redacción mejor sería: “En vías urbanas, se permitirá que los vehículos de auxilio en vías públicas puedan efectuar las operaciones necesarias de retirada de vehículos durante el tiempo indispensable...”.

⁸⁵⁰ Aquí se olvidó el legislador de indicar que también pueden retirar vehículos mal estacionados.

⁸⁵¹ El Reglamento General de Circulación alemán, en su art. 15a.1), dispone en el caso de que una grúa tenga que retirar un vehículo en una carretera convencional, que no puede luego entrar con él en una autopista.

⁸⁵² En muchas ocasiones es inevitable obstaculizar la circulación. Con esta redacción una grúa podría tener que esperar horas hasta que apenas hubiese tráfico para proceder a cargar o arrastrar un vehículo. Lo adecuado es que hubiera indicado “procurando causar los mínimos inconvenientes a la circulación” o similar.

⁸⁵³ Véanse los art. 7.b) del TRLTSV, el 93 del RGCir y el 4.1.a) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local.

⁸⁵⁴ Vuelve a dar amplia autonomía a los ayuntamientos, en línea con lo previsto en los artículos 7b) y 23.5c).

En Italia el art. 7 del Codice della Strada señala que las áreas de estacionamiento deberán estar situadas fuera de la calzada y, en cualquier caso, de forma que los vehículos estacionados no obstaculicen la circulación. Y sería una buena idea incluir esta aclaración en nuestra normativa.

⁸⁵⁵ Esa redacción implica que debe quedar claramente expuesto en la ordenanza municipal que se puede retirar el vehículo o inmovilizarlo cuando no tenga ticket de estacionamiento en las horas que sea obligatorio.

⁸⁵⁶ No pone un límite al tipo de medidas, pero sería conveniente que incluyese que pueden reservar plazas de estacionamiento para residentes en determinadas zonas urbanas o que no pueden estacionar ciertos tipos de vehículos en determinadas zonas como es el caso de los remolques ligeros que no están unidos al vehículo tractor ya que al carecer de matrícula propia podrían ser tratados como residuo urbano. También algunas ordenanzas exigen estacionar a un mínimo de metros de una esquina.

⁸⁵⁷ El estacionamiento no sólo puede ser limitado en el tiempo, sino que también puede ser prohibido en determinados lugares y sujeto al abono de su importe.

⁸⁵⁸ Sólo en Madrid, en 2023, se trasladaron 1.167 vehículos abandonados al depósito municipal, el 98% avistados por los vecinos. Aunque muchas veces se dejan de forma intencionada, la mayoría de los abandonos se producen por situaciones familiares. Conductores que fallecen, herederos incapaces de hacerse cargo del vehículo, propietarios que migran a sus países de origen, coches accidentados cuyos dueños prefieren abandonarlos antes que pagar su reparación, abuelos que esperan a que sus nietos cumplan la mayoría de 4 edad, etc. (ABC, 15.05.2024).

⁸⁵⁹ Las nuevas tecnologías hacen que como “título” se pueda considerar la anotación de la matrícula del vehículo en el parquímetro. Eso no impide que se pueda retirar un comprobante del pago, pero ahora, en algunos lugares, ya no es necesario dejar colocado el resguardo del ticket dentro del vehículo e incluso puede prorrogarse el tiempo en otro parquímetro situado en la ciudad sin tener que hacerlo donde está el vehículo, siempre dentro del límite máximo horario.

⁸⁶⁰ El texto no es adecuado porque da la impresión de que una vez identificado el conductor va a dejar de estar, por ejemplo, inmovilizado el vehículo, o que va a ser devuelto a su sitio desde el depósito a donde fue retirado, lo que no es cierto, ya que lo relevante es que el conductor haga acto de presencia y pueda enterarse de lo sucedido y actuar en consecuencia.

⁸⁶¹ La Instrucción 21/VEH-3 PROT-3 de la DGT se ocupa del auxilio de vehículos no accidentados en áreas urbanas y dispone: “En áreas urbanas, las operaciones de auxilio que no impliquen riesgo sustancial para la seguridad vial y que consistan en una reparación sencilla, que requiera menos tiempo que la retirada del vehículo se podrán

⁸⁶² (Estacionamiento en recintos privados).

⁸⁶³ (Prohibición de venta de vehículos en las vías públicas).

⁸⁶⁴ (Ocupación parcial de dos plazas de estacionamiento).

⁸⁶⁵ (Estacionamiento en zonas de dominio marítimo-terrestre).

Artículo 40. Prohibiciones⁸⁶⁶.

realizar por medio de vehículos taller (turismos o motocicletas) debidamente autorizados para el desarrollo de esta actividad, que deberán garantizar su máxima visibilidad, su iluminación y su conectividad, durante la operación”.

⁸⁶² El estacionamiento de vehículos en locales o recintos privados habilitados al efecto se rige por la Ley 40/2002, de 14 de noviembre (BOE núm. 274, de 15 de noviembre), **reguladora del contrato de aparcamiento de vehículos**. Incluye el deber de vigilancia y custodia del que cede el local o recinto a cambio de un precio determinado.

En los centros comerciales no rige la Ley 40/2002 cuando no se cobra por estacionar, pero si el TRLTSV y el RGCir, pero el titular del estacionamiento no se responsabiliza por lo que le pueda suceder al vehículo o a su contenido.

⁸⁶³ En muchos países está prohibida la venta de vehículos en las calles. El diario “Expansión” en su edición de fecha 03.08.2014 comenta que la DGT eliminó del futuro Reglamento General de Circulación el punto en el se prohibía la venta de coches estacionados en la vía pública. Dado que se está rehaciendo dicho Reglamento se desconoce cómo quedará finalmente la norma.

⁸⁶⁴ El art. 105 TRLTSV que está dedicado a la retirada y depósito del vehículo, dispone lo siguiente: 1. La autoridad encargada de la gestión del tráfico podrá proceder, si el obligado a ello no lo hiciera, a la retirada del vehículo de la vía y su depósito en el lugar que se designe en los siguientes casos:

a) Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público.

Es difícil entender que si se ocupan parcialmente dos plazas se causen graves perturbaciones a la circulación de vehículos. Como ese comportamiento está prohibido en el art. 92 RGCir, donde se indica que “2. Todo conductor que pare o estacione su vehículo deberá Anex hacerlo de forma que permita la mejor utilización del restante espacio disponible”, al no está tipificado como infracción grave o muy grave en los art. 76 y 77 de la Ley de Seguridad Vial sería infracción leve.

A veces no se puede denunciar, sin comprobarlo previamente, a una persona que ocupa parcialmente dos plazas, porque cuando estacionó era otro vehículo mal estacionado el que le obligó a actuar de esa forma. Si luego ese vehículo se marcha puede parecer que el afectado ocupó dos plazas por propia decisión o por despiste y no es el caso.

⁸⁶⁵ La Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, dispone en su art. 33: “5. Quedarán prohibidos el estacionamiento y la circulación no autorizada de vehículos, así como los campamentos y acampadas”.

Una vez que el personal del servicio de vigilancia de la Demarcación de Costas detecta una infracción, se pone en marcha un proceso que incluye la elaboración de un informe y trámites como la comprobación de las matrículas de los vehículos con la JPT para identificar a los titulares, lo cual provoca retrasos considerables en el procedimiento.

El art. 97.1.1ª.4) indica: “En el caso de estacionamiento o circulación no autorizada de vehículos, entre 50 y 150 euros, en función de los criterios que se establezcan reglamentariamente.

Las infracciones por tiempo inferior a un día se calcularán proporcionalmente”.

En su art. 28, establece: “2. Para asegurar el uso público del dominio público marítimo-terrestre, los planes y normas de ordenación territorial y urbanística del litoral establecerán, salvo en espacios calificados como de especial protección, la previsión de suficientes accesos al mar y aparcamientos, fuera del dominio público marítimo-terrestre. A estos efectos, en las zonas urbanas y urbanizables, los de tráfico rodado deberán estar separados entre sí, como máximo, 500 metros, y los peatonales, 200 metros. Todos los accesos deberán estar señalizados y abiertos al uso público a su terminación”.

⁸⁶⁶ Aquí el TRLTSV debiera haberse limitado a reproducir lo que figura en el art. 76 d) sobre infracciones de parada y estacionamiento y luego indicar en ese art. 76 d) que se sancionarían como infracciones graves las prohibiciones contenidas en el art. 40. Debió de dejarse el detalle para el Reglamento General de Circulación.

1. Queda prohibido parar⁸⁶⁷ en los siguientes casos⁸⁶⁸:

- a) En las curvas y cambios de rasante de visibilidad reducida⁸⁶⁹, en sus proximidades⁸⁷⁰ y en los túneles.**

Quedaron algunas prohibiciones sin figurar en la lista. En Inglaterra, por ejemplo, se prohíbe parar o estacionar donde se impida el acceso a vehículos de emergencia o delante de los rebajes de las aceras.

⁸⁶⁷ El desarrollo reglamentario figura en los art. 90 al 94 RGCir. El art. 91 señala: “2. Se consideran paradas o estacionamientos en lugares peligrosos o que obstaculizan gravemente la circulación los que constituyan un riesgo u obstáculo a la circulación en los siguientes supuestos: ...”

Este art. del RGCir parece exigir dos condiciones para que sea una infracción grave, castigada en el art. 76.d) del TRLTSV: a) que la parada o estacionamiento se realice en lugares peligrosos o que obstaculicen gravemente la circulación y b) que además constituyan un riesgo u obstáculo a la circulación. Con lo cual, si un vehículo está mal estacionado, pero no es un obstáculo a la circulación porque no circula nadie o no existe riesgo porque la vía es ancha y está bien iluminada, sería una infracción leve.

⁸⁶⁸ También se debiera incluir que está prohibido parar o estacionar en las zonas en que la señalización lo impida. Tanto el TRLTSV como el RGCir se han olvidado de indicar expresamente que está prohibido parar y estacionar en lo que denominan “puentes levadizos”.

Está prohibido igualmente parar o estacionar en zonas restringidas por razones de defensa nacional tal como figura en el Decreto 689/1978, de 10 de febrero (BOE núm. 89, de 14 de abril), que desarrolla la Ley 8/1975, de 12 de marzo, de zonas e instalaciones de interés para la Defensa Nacional. El artículo 6 del Reglamento señala que “las zonas declaradas de interés para la Defensa Nacional quedarán, a los efectos de la Ley 8/1975, bajo la responsabilidad y vigilancia de las Autoridades militares jurisdiccionales de los Ejércitos de Tierra, Mar o Aire”. Si un conductor estacionase en una zona de seguridad, sin permiso, sería sancionado por la autoridad militar y si en el procedimiento presentase recurso de alzada lo haría ante el Ministro de Defensa.

Lo mismo sucede con los Puertos del Estado donde denuncia la policía portuaria y sanciona el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, de acuerdo con el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre (BOE núm. 253, de 20 de octubre), por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

⁸⁶⁹ Debiera aclarar que se entiende por “visibilidad reducida”. La señal P-33 (Visibilidad reducida) indica “Peligro por la proximidad de un tramo en que la circulación se ve dificultada por una pérdida notable de visibilidad debida a niebla, lluvia, nieve, humos, etc.” con lo que vemos que sólo se ocupa de las condiciones meteorológicas o ambientales adversas.

El Código de la Circulación de 1934 era mucho más preciso e indicaba en su art 5 al definir una curva, que esta era de visibilidad reducida cuando no permitía la visibilidad del ancho total de la carretera en una longitud mínima de 200 m.

También establecía en su art. 48.c): “Se prohíbe el estacionamiento de vehículos a distancia menor de cinco metros de una esquina, cruce o bifurcaciones y frente a las puertas de edificios de concurrencia pública”.

El art. 94.d) RGCir dispone que está prohibido parar “d) En las intersecciones y en sus proximidades si se dificulta el giro a otros vehículos, o en vías interurbanas, si se genera peligro por falta de visibilidad”. Esto sucede muchas veces en las curvas de las calles en las que se encuentran parados o estacionados furgones y furgonetas que dificultan mucho la visibilidad a quienes pretenden girar.

Se debe tener en cuenta que el Apdo. 7.10.2 de la Norma 8.1-IC, el cual según el Anexo I RGCir forma parte del Catálogo oficial de señales de circulación, establece: “Si estuviera permitido el estacionamiento en el poblado, se prohibirá desde al menos 10 m antes del paso para peatones. Se recomienda disponer una iluminación específica o, si el poblado estuviera iluminado de forma general, reforzar dicha iluminación en el paso para peatones”.

⁸⁷⁰ Se echa de menos que no indique una distancia al hablar de “proximidades” o al menos debiera señalar que se establecerá reglamentariamente. Podemos encontrar alguna pista en el apartado 5.2 (inclinaciones de las rasantes, valores máximos y mínimos) de la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras.

En el caso de los cambios de rasante sin visibilidad debiera aplicarse la limitación contenida en el art. 46.1.h) RGCir sobre las intersecciones con visibilidad prácticamente nula, es decir, 50 km/h.

- b) En los pasos a nivel, pasos para ciclistas⁸⁷¹ y pasos para peatones⁸⁷².**
- c) ⁸⁷³En los carriles o partes de la vía reservados exclusivamente para la circulación o para el servicio de determinados usuarios⁸⁷⁴.**
- d) En las intersecciones y en sus proximidades⁸⁷⁵.**

⁸⁷¹ Sorprendentemente este punto b), coincide con el 94.b) RGCir y supone, de acuerdo con el apartado 3 de este último artículo, donde figuran expresamente los lugares que son infracción grave, que estacionar o parar en un paso para ciclistas o para peatones es infracción leve. Sin embargo, el art. 76 d) TRLTSV señala que no se puede parar o estacionar "donde se obstaculice gravemente la circulación" y si se diera esa circunstancia entonces se aplicaría la Ley. Es decir, si obstaculiza se aplica el RGCir y si lo hace gravemente se aplica el TRLTSV.

⁸⁷² Viendo el apartado b) y el apartado j) de este punto 1, debemos pensar que el que aparezca dos veces "paso para peatones" es una errata del legislador que ha continuado apareciendo en el texto refundido.

El artículo 124 del RGCir indica en su punto a) que los pasos existentes en los semáforos son pasos para peatones y por ello debieran ir señalizados con la marca vial correspondiente, lo que no ocurre siempre.

Ese mismo artículo parece incurrir en una redundancia ya que señala en su punto c): "En los restantes pasos para peatones señalizados mediante la correspondiente marca vial", lo que no tiene mucho sentido ya que, según la definición contenida en la marca vial, los pasos para peatones, para ser considerados como tales, siempre tienen que ir señalizados.

En cualquier caso, se echa de menos que la Ley no explique lo que es un paso para peatones o un paso de peatones y que para conocer su significado tengamos que acudir a la marca vial contenida en el art. 168.c) del RGCir.

Y es en la Norma 8.1-IC, apartados. 7.10.1 y 7.10.2 donde se regula como deben estar señalizados.

⁸⁷³ En este apartado debe entenderse que "determinados usuarios" se aplica tanto "para la circulación" como "para el servicio", por ejemplo, en el caso del carril-bus. Si no se aplicase esta condición estaría prohibida la parada en todo tipo de carriles, incluida la doble fila, ya que se estaría parando en un carril reservado exclusivamente para la circulación.

Recordemos que una vía urbana es el espacio que va entre los edificios enfrentados, es decir, comprende la calzada y las aceras. Por ello también las aceras son una parte de la vía, destinada para la circulación y el servicio de determinados usuarios, en este caso los peatones, y por ello no se podría parar en ellas.

El art. 94.h) RGCir indica que está prohibido parar "en los carriles destinados al uso del transporte público urbano, o en los reservados para las bicicletas" y en el 94.3 indica que parar o estacionar en un carril reservado para bicicletas es infracción leve, por no figurar en el listado de este apartado, lo que no tiene ningún sentido. Si se obstaculizase gravemente la circulación sí que se aplicaría el art. 76.de) TRLTSV que considera esa actuación una infracción grave.

⁸⁷⁴ Por ejemplo, en las aceras, los arcenes, los carriles bus, los carriles bici, etc. También serían partes de la vía reservadas para determinados usuarios las plazas para vehículos oficiales delante de numerosas oficinas públicas u oficinas diplomáticas. También habría que incluir las plazas en hospitales y hoteles, etc. que cuenten con la oportuna autorización municipal. Sería interesante que dijese también si las zonas de carga y descarga están reservadas para determinados usuarios.

Muchas veces los conductores mientras conducen por una vía interurbana se detienen en el arcén para contestar o realizar una llamada y debemos tener en cuenta que los arcenes están destinados a determinados usuarios que están obligados a utilizarlos y por eso esa conducta está prohibida.

En lo que se refiere "al servicio de determinados usuarios", puede ser parar en una zona de estacionamiento reservado, por ejemplo, para una embajada o en un estacionamiento reservado para motos.

El art. 158 del Código de la Circulación italiano prohíbe específicamente el estacionamiento delante de todo tipo de contenedores de residuos urbanos, sin embargo, no prohíbe el estacionamiento en doble fila siempre que se efectúe con un vehículo de dos ruedas y afecte a otro de las mismas características.

En España también está prohibido estacionar delante de los contenedores, ya que afecta la circulación y/o el servicio de determinados usuarios.

Debiera diferenciarse la gravedad de una parada en los sitios señalados en este apartado en función del vehículo utilizado ya que no es lo mismo un vehículo de dos ruedas que uno de cuatro a la hora de ocasionar molestias a otros usuarios de la vía.

En algunas grandes ciudades, como París, los vehículos de dos ruedas están exentos del pago del parquímetro con el fin de facilitar su utilización.

⁸⁷⁵ La Ley debiera haber añadido: "salvo las excepciones reglamentarias". El artículo 94.1 del RGCir también mantiene esta inseguridad jurídica ya que debiera detallarse, al menos en el RGCir, en metros lo que significa "en

- e) **Sobre los raíles de tranvías o tan cerca de ellos** que pueda entorpecerse⁸⁷⁶ su circulación.
- f) **En los lugares donde se impida la visibilidad de la señalización**⁸⁷⁷ a los usuarios a quienes les afecte u obligue a hacer maniobras.
- g) **En autovías o autopistas**⁸⁷⁸, salvo en las zonas habilitadas para ello⁸⁷⁹.

sus proximidades" y aclarar un poco más lo que sería "dificultar el giro a otros vehículos". Aquí no queda más que dejar la interpretación a criterio del agente.

⁸⁷⁶ *Debía añadir "o bloquear". Se supone que "tan cerca" es cuando el tranvía lo puede rozar. No estaría de más que dijese "al menos, a 50 cm del límite exterior del tranvía, o algo similar".*

⁸⁷⁷ *Si un camión para o estaciona cerca de un semáforo e impide que pueda ser visto por otros usuarios, sería infracción grave. Aquí vemos que da una pista sobre cuando no se considera "normal" una situación, al indicar "obligue a hacer maniobras" y es que el término "normal", produce inseguridad jurídica, pero aparece varias veces en el TRLTSV y en el RGCir.*

⁸⁷⁸ *Si en una autopista un conductor se encuentra una especie protegida (lince, águila...) que ha sufrido lesiones pero que aún se puede recuperar, el conductor debiera estar autorizado a parar en el arcén, descender del vehículo y retirar el animal o señalizar con una baliza luminosa (señal V-16) y los clásicos triángulos, si se dispone de ellos, y luego avisar al 112 de la situación del animal, y seguir las instrucciones que le den sobre cómo debe seguir actuando.*

Se puede parar y estacionar por una urgencia absoluta como puede ser el reventón de un neumático, pero no parece que se pueda considerar ese tipo de urgencia cuando un vehículo se queda sin gasolina ya que se podía haber previsto lo que podía ocurrir, salvo que se demuestre que la aguja indicadora o similar del combustible se encontraba averiada y como esto último se puede interpretar como falta de mantenimiento, conviene guardar todas las facturas de los servicios de mantenimiento realizados para demostrar en los recursos que se ha actuado con la diligencia debida.

Si se tuviese que parar por falta de gasolina o por una avería, e incluso por un accidente sin daños personales, habría que apartar el vehículo para no dificultar la circulación, salir del vehículo con el chaleco retrorreflectante, señalizar aquel con la luz de emergencia y con la señal luminosa V-16, y colocar los triángulos de preseñalización a la distancia reglamentaria (si dispone de ellos y quiere utilizarlos), en función del tipo de vía de que se trate.

Si un conductor o pasajero camina por la calzada, por avería, de noche, sin chaleco y no viendo de frente a los vehículos que se aproximan estaría actuando de forma negligente y se sancionaría como falta grave por el art. 76.h) TRLTSV.

⁸⁷⁹ *Las zonas habilitadas son las áreas de descanso o de servicio. No se considera zona habilitada el terraplén que puede separar dos sentidos en la autopista o autovía, aunque el art. 90 RGCir parece permitirlo por razones de emergencia. Parar o estacionar en los peajes es sancionable salvo que exista un área señalizada para estacionamiento. En los casos en los que el conductor que no ha abonado el peaje persista en la negativa a circular a pesar de haber sido requerido para ello, el personal de la empresa deberá proceder a contactar de forma inmediata con los Agentes de la Autoridad, al objeto de que éstos puedan proceder a denunciar tales hechos como infracción al artículo 2 del Reglamento General de Circulación, al comportarse indebidamente en la circulación, entorpeciendo la misma, causando perjuicios y molestias innecesarias al resto de usuarios.*

A la vista de las concretas circunstancias que confluyan en tales hechos, los agentes determinarán si procede la denuncia indicada, o si los mismos serían constitutivos de otro tipo de infracción administrativa, o incluso penal. De forma excepcional, si el conductor del vehículo lo abandona en el carril del peaje denotando voluntad de dejarlo allí detenido, el agente de la autoridad podría considerar que los hechos constituyen infracción al artículo 91.2 del RGCir.

Estas infracciones deben ser denunciadas por agentes de la Autoridad, aportando a la denuncia cuantas pruebas puedan ser facilitadas por el personal de la empresa concesionaria de la vía.

El art. 14 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión (BOE núm. 113, de 11 de mayo) establece:

3. El personal de la sociedad concesionaria de la autopista denunciará el impago del peaje del presunto infractor, pudiendo solicitar el auxilio de la autoridad pública encargada de la vigilancia del tráfico en casos de resistencia a la identificación por parte del usuario.

4. La denuncia deberá reunir los requisitos suficientes en relación con la identidad y elementos constitutivos de la infracción y tendrá valor probatorio.

- h) ⁸⁸⁰En los carriles destinados al uso exclusivo del transporte público urbano, o en los reservados para las bicicletas⁸⁸¹.
- i) En las zonas destinadas para estacionamiento y parada⁸⁸² de uso exclusivo para el transporte público urbano⁸⁸³.
- j) En zonas señalizadas para uso exclusivo de personas con discapacidad⁸⁸⁴ y pasos para peatones⁸⁸⁵.

⁸⁸⁰ Los apartados h), i) y j) no son necesarios ya que están incluidos en el apartado c).

⁸⁸¹ Debiera haber puesto "en las vías ciclistas" ya que así incluiría a todo tipo de ciclos.

⁸⁸² Debe tenerse en cuenta que estas paradas de transporte público se utiliza la marca vial amarilla en zigzag, que se utiliza también en las zonas de carga y descarga, por lo que muchos conductores piensan que pueden parar, pero no estacionar. Por ello sería conveniente una marca vial diferente cuando sólo pudiese parar el transporte público.

El artículo 91 del RGCir considera infracción grave estacionar en una parada de transporte público, señalizada y delimitada.

⁸⁸³ Como se ve en el punto 2 de este artículo también está prohibido estacionar en estos lugares. El periódico "El Faro de Vigo" de fecha 04.11.2018 se hace eco de una sentencia del Juzgado de Instrucción nº 3 de Cangas del Morrazo que aclaró la responsabilidad por un accidente causado por un peatón. Éste al cruzar la vía por un paso de peatones, teniendo el semáforo en rojo, provocó que una conductora, al tratar de esquivarlo, acabará colisionado con un turismo estacionado indebidamente en una parada de autobús. La sentencia, aunque considera como principal responsable al peatón, le adjudica un 20% de la responsabilidad al titular que tenía el vehículo mal estacionado y exime de toda culpa a la conductora que no pudo evitar el accidente.

⁸⁸⁴ En el punto anterior al referirse a los autobuses habla de zonas de estacionamiento y parada y no se entiende porque no lo hace al referirse a las personas con discapacidad. Una redacción más correcta sería "para parada y estacionamiento exclusivo de vehículos provistos de la correspondiente tarjeta (o incluso emitida por una mancomunidad de municipios) y de la señal V-15".

La tarjeta se solicita en el ayuntamiento, que la tramita y no la puede denegar si se cumplen los requisitos, pero el solicitante debe obtener previamente de las autoridades autonómicas el correspondiente baremo de movilidad reducida, que va unido al % de discapacidad.

Se denomina: Tarjeta Europea de estacionamiento para personas con movilidad reducida

El art. 21.4 de la Orden TMA/851/2021, señala que los pasos de peatones "Estarán señalizados mediante marcas viales en el plano del suelo, que cumplan con la exigencia de resbaladicidad establecida en el artículo 11. Adicionalmente, siempre que las condiciones de seguridad y ubicación del paso lo requieran, se incluirá señalización vertical para los vehículos".

Respecto a la zona, ésta no es realmente para personas con movilidad reducida, ni siquiera para conductores discapacitados, sino que lo es para vehículos autorizados mediante la tarjeta de estacionamiento correspondiente, es decir, una persona con movilidad reducida no tiene derecho a estacionar su vehículo señalizado con la señal V-15 en un lugar "señalizado para uso exclusivo de minusválidos" si su automóvil carece de la tarjeta municipal que lo autoriza. **Esta es estrictamente personal, es válida, desde el momento en que fue emitida y entregada al beneficiario y no está vinculada a un vehículo concreto.** En caso de un estacionamiento irregular se puede avisar a la grúa municipal.

Por ello también es incorrecta la redacción de la señal V-15 que figura en el Anexo XI del RGV y el texto que figura en la resolución anual de la DGT que permite el uso de los carriles VAO, ya que el portador de esa señal no puede beneficiarse de las facilidades que se le otorguen con carácter general o específico, sino que "podría beneficiarse" si dispusiese de la tarjeta correspondiente, es decir, la señal de discapacitado no da beneficios por sí sola.

Eso se ve claramente en la Guía Codificada de Infracciones de la DGT, donde no hay prevista ninguna sanción por llevar la señal V-15 en un vehículo donde no viaje un discapacitado y es que lo que se sanciona es no tener la tarjeta de estacionamiento.

⁸⁸⁵ Además de las señales verticales de advertencia de peligro y de paso de peatones, deben contar con su correspondiente marca vial y respetar lo dispuesto en el apdo.7.10.2 PASO PARA PEATONES CON PRIORIDAD de la Norma 8.1-IC:

- Se prohíbe el estacionamiento a menos de 10 m del paso.
- Se debe reforzar la iluminación en el propio paso para peatones (en caso de calle iluminada, el paso debe sobreiluminarse)
- La señal vertical de paso para peatones S-13, debe colocarse entre 0,5 y 1 m antes del paso, debe ser visible a 30 m y estar situada en ambos márgenes (ambos lados)

⁸⁸⁶ (Otras prohibiciones de parada).

2. Queda **prohibido estacionar**⁸⁸⁷ en los siguientes casos:

a) En todos los descritos en el apartado anterior⁸⁸⁸.

b) **En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria**⁸⁸⁹, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello⁸⁹⁰, sin disponer del título⁸⁹¹ que lo autorice⁸⁹² o cuando, disponiendo de él, se mantenga

- En zonas con poca visibilidad, se preseñalará, en función de la visibilidad, a 150 m (esto es con la señal de peligro por la proximidad de un lugar frecuentado por peatones P-20)
- En pasos de peatones sobreelevados (trapezoidales) se seguirán las indicaciones de la Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras de la Red de Carreteras del Estado (Orden FOM/3053/2008).

⁸⁸⁶ Habría que añadir más limitaciones, tales como que no se puede parar cuando se bloquee o dificulte la circulación de vehículos o se genere peligro o molestias para otros usuarios de la vía, como, por ejemplo, en la entrada y salida de establecimientos públicos y de gasolineras.

También se debería sancionar detenerse para contemplar un accidente sin intención de auxiliar y dedicarse a enviar selfies y fotos del accidente por whatsapp. La agencia Efe comenta el 07.01.2018 que un grupo de bomberos de la ciudad alemana de Osnabrück (noroeste de Alemania) ha participado en un vídeo con el que se denuncia la falta de respeto de los “mirones morbosos” que llegan a entorpecer las operaciones de rescate en accidentes de circulación. En Francia este comportamiento se denomina “bouchon de curiosité” (atasco provocado por los curiosos).

El art. 91 RGCir considera, entre otros, como paradas o estacionamientos en lugares peligrosos o que obstaculizan gravemente la circulación los que constituyan un riesgo u obstáculo a la circulación: k) Cuando el estacionamiento se efectúe en espacios prohibidos en vía pública calificada de atención preferente, específicamente señalizados. Es decir, no está prohibido parar o estacionar en esas vías, salvo en los tramos en que esa prohibición esté señalizada. Lo preocupante es que no existe una señal unificada en toda España sobre cómo debe ser la señalización de ese tipo de vías y cada ayuntamiento lo resuelve como lo estima oportuno, llevando la confusión a los forasteros que visitan la localidad.

⁸⁸⁷ En algunos países se prohíbe estacionar en vías urbanas a los vehículos que superen una M.M.A. superior al que figura en la norma.

⁸⁸⁸ La Ley 22/1988, de Costas (BOE núm. 181, de 29 de julio) prohíbe en su artículo 33.5) el estacionamiento y la circulación en el caso de las playas. Su artículo 30.1a) indica: “En tramos con playa y con acceso de tráfico rodado, se preverán reservas de suelo para aparcamientos de vehículos en cuantía suficiente para garantizar el estacionamiento fuera de la zona de servidumbre de tránsito”.

En el art. 97.1.a.4) establece “En el caso de estacionamiento o circulación no autorizada de vehículos, entre 50 y 150 euros, en función de los criterios que se establezcan reglamentariamente”. Aquí no se aplicaría el TRLTSV, pero no dejaría de ser una multa por mal estacionamiento. Al ser el dominio público marítimo-terrestre competencia del Estado, la denuncia la efectuaría la Guardia civil y el expediente lo tramitaría la Demarcación de Costas del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente (desde enero de 2020 se denomina Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación). Recordemos que la titularidad del Dominio Público marítimo-terrestre corresponde al Estado (artículo 132 de la Constitución y 3 de la Ley de Costas), aunque las otras administraciones tienen competencias en ordenación del territorio y limpieza de las playas.

⁸⁸⁹ No prohíbe parar y eso tiene sentido ya que un conductor puede necesitar un par de minutos para conseguir el ticket del parquímetro. Se ha denunciado alguna vez al titular de un vehículo que estaba tratando de conseguirlo.

⁸⁹⁰ Una App instalada en el móvil permite, en algunos municipios, que los conductores pulsen un botón una vez han estacionado su vehículo de forma que comienza a sumar el tiempo de aparcamiento en un crono visible a través de la aplicación. Una vez que la persona regrese a su vehículo, tan solo deberá volver a pulsar el mismo botón para detener el tiempo y, automáticamente, se procederá a iniciar el pago por el importe del tiempo exacto que haya permanecido en la zona azul.

⁸⁹¹ Es obligatorio sacar el ticket y no se puede permanecer dentro del vehículo sin hacerlo, por ejemplo, porque se espera a alguien, ya que sería motivo de denuncia. En esos casos el conductor debe circular y dejar la plaza libre.

⁸⁹² Es un término equívoco ya que distintivo puede referirse a una viñeta que dan algunos ayuntamientos a conductores que viven en una determinada zona para que puedan estacionar en ella y también se califica como distintivo a la tarjeta de discapacitado. Más correcto hubiera sido emplear la palabra “ticket” o “recibo”.

estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo⁸⁹³ permitido por la autorización⁸⁹⁴.

c) En zonas señalizadas⁸⁹⁵ para carga y descarga⁸⁹⁶.

d) ⁸⁹⁷En zonas señalizadas para uso exclusivo de personas⁸⁹⁸ con discapacidad⁸⁹⁹.

⁸⁹³ Esta redacción es inadecuada ya que da a entender que, si una persona saca un ticket por media hora y luego está una hora y media, siendo el período máximo autorizado que figura en la ordenanza municipal de dos horas, no está infringiendo la ley ya que no permanece el vehículo estacionado después de las dos horas, que era el tiempo máximo permitido. Debía decir "sobre el tiempo límite que figure en el ticket de estacionamiento".

⁸⁹⁴ El Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad en su artículo 7c) autoriza el estacionamiento en las zonas de aparcamiento de tiempo limitado durante el tiempo necesario.

En esas zonas las plazas deben medir 5 x 2,20 m (son para personas con discapacidad que cuentan con un baremo de movilidad reducida) y además disponer de una zona de transferencia lateral de 1,5 x 2,20 m que será de 3 x 2,20 si se trata de una zona de transferencia en la parte posterior del vehículo. Esto último está regulado en el los apdos. 3 y 4 del art. 35 de la Orden TMA/851/2021. Estacionar en la zona de transferencia sería una infracción grave al obligar a utilizar la silla de ruedas en una zona no protegida del tráfico, mientras que estacionar en la plaza sería infracción leve, ya que, aunque ocasione una enorme molestia y dificultad, no expone a un riesgo cierto al usuario de la silla de ruedas, hasta que se pueda retirar con la grúa el vehículo infractor. Sin embargo, el Codificado de Infracciones de la DGT lo considera siempre una infracción grave.

⁸⁹⁵ El Real Decreto 1056/2014, en el artículo 7d) permite la parada o estacionamiento a los vehículos provistos de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad en las zonas para carga o descarga, en los términos establecidos por la Administración local, siempre que no se ocasionen perjuicios a los peatones o al tráfico. Dado que es una norma especial dirigida a un colectivo concreto creemos que prevalecería sobre el TRLTSV siempre que la excepción esté contemplada en una ordenanza municipal.

⁸⁹⁶ Debía haber añadido "excepto los vehículos autorizados por el Reglamento General de Circulación" o algo similar. Es importante señalar que no basta con que el vehículo sea una furgoneta, un furgón o un camión, sino que además debe realizar las tareas de carga o descarga para poder estacionar en esas zonas.

También debiera haber añadido, "en horas de utilización". Si hay un panel complementario que indica un horario, estacionar fuera de ese horario no sería infracción grave y sin embargo este apartado no lo aclara.

En muchos países se establece, en un panel complementario, la longitud máxima de los vehículos en esas zonas y además un período de tiempo, por ejemplo 15 minutos.

Es llamativo que el art. 16 RGCir dedicado a las operaciones de carga y descarga, disponga: "Las operaciones de carga o descarga deberán llevarse a cabo fuera de la vía. Excepcionalmente, cuando sea inexcusable efectuarlas en ésta, ..." Dado que la vía en un poblado, es el espacio entre edificios y comprende la calzada y las aceras, es imposible hacer las operaciones de carga y descarga fuera de la vía, teniendo en cuenta que las zonas de carga y descarga están en la vía, salvo que la empresa o el negocio tengan un muelle de carga y eso sólo se da en los polígonos o parques de naves industriales, en algunos hiper o supermercados o en empresas de reparto. Por eso no se entiende que empiece estableciendo una prohibición total y luego hable de "excepcionalmente" cuando para realizar el 95% de las cargas y descargas se van a utilizar las vías. Además, sería muchas veces imposible hacer las operaciones fuera de la vía, ya que el vehículo va a estar parado o estacionado en ella mientras se bajan y suben las mercancías. Esta norma se estaría adelantando a su tiempo y parece prever la entrega a los comercios de paquetería utilizando drones sin tener que utilizar las vías. Ese mismo art. 16 RGCir indica en su apartado c): "Queda prohibido depositar la mercancía en la calzada, arcén y zonas peatonales" y debiera aclarar si "depositar" comprende colocar la mercancía en el suelo antes de proceder al reparto o si también sería sancionable dejarla delante de un establecimiento para que la introduzca el personal cuando abra.

⁸⁹⁷ Sobran los apartados d) y e) ya que están incluidos en el apartado c) del punto 1. Concretamente el apartado d) es el j) del punto anterior.

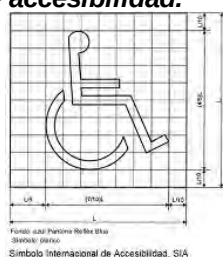
⁸⁹⁸ No tiene sentido que aparezca este punto ya que esta prohibición figuraba en el apartado anterior y por lo tanto ya estaba incluida. Además, vuelve a estar mal redactado porque se refiere a personas y debiera referirse a los vehículos que transportan personas con movilidad reducida y están provistos de la correspondiente tarjeta de estacionamiento emitida por un ayuntamiento.

⁸⁹⁹ Debiera decir "personas con movilidad reducida" ya que hay personas con discapacidades que no tienen problemas de movilidad. Aunque la señal vertical y horizontal con el símbolo internacional de discapacitado no es una señal de prohibición sin embargo limita la posibilidad de que paren o estacionen vehículos de personas sin discapacidad. El artículo 7 del TRLTSV indica que los municipios pueden regular el tráfico mediante una ordenanza de movilidad o similar, debiendo prestar especial atención a este tipo de personas.

El **Real Decreto 1056/2014**, en su artículo 7 dice:

1. Los titulares de la tarjeta de estacionamiento tendrán los siguientes derechos en todo el territorio nacional siempre y cuando exhiban de forma visible la tarjeta en el interior del vehículo:

a) **Reserva de plaza de aparcamiento, previa la oportuna solicitud a la administración correspondiente y justificación de la necesidad de acuerdo con las condiciones que establezcan las administraciones autonómica o local, en lugar próximo al domicilio o puesto de trabajo. La plaza deberá señalizarse con el símbolo internacional de accesibilidad.**



A la señal SIA se le puede añadir un panel complementario con una matrícula concreta siempre que así lo autorice la comunidad autónoma o el ayuntamiento y determinados símbolos representando las necesidades de algunas personas, indicando de ese modo que ese estacionamiento está reservado para ellas en exclusiva. Así, si aparece el símbolo internacional de accesibilidad significa que sólo ciertos vehículos adaptados a las necesidades de esas personas pueden estacionar en ese lugar.

El RD 1056/2014 en su art. 7.b) sobre estacionamiento en los lugares habilitados para las personas con discapacidad establece que los titulares de la tarjeta de estacionamiento tienen derecho a estacionar en los lugares habilitados para las personas con discapacidad.

La señal SIA (símbolo internacional de accesibilidad) no está en el catálogo oficial de señales, aunque sí en la normativa de accesibilidad y en la normativa internacional refrendada por España. Esa señal por sí sola habilita ese espacio como de uso exclusivo para PMR (personas con movilidad reducida que además ostentan la condición/baremo de movilidad reducida) de acuerdo con el RD1056/2014 que incluye y la Orden TMA/851/2021. Por ello, aunque la Convención de Viena sobre señalización Vial, que España no ratificó, pero que se comprometió a respetar en la Ley de Bases de Tráfico y Seguridad Vial de 1989, exige en su Anexo I, sección H,5) la señal S-17 de estacionamiento prohibido junto con la señal SIA, la legislación posterior, incluida la Convención de la ONU sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD) que entró en vigor en España el 3 de mayo de 2008 (Instrumento de Ratificación publicado en el BOE de 21 de abril de 2008), junto con su Protocolo Facultativo (Instrumento de Ratificación publicado en el BOE de 22 de abril de 2008), transpuesta a nuestra legislación mediante la Ley 26/2011, de 1 de agosto, de adaptación normativa a la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (BOE núm. 184, de 02 de agosto), **no exige** utilizar la señal R-308 de estacionamiento prohibido con un panel complementario S-17 con el texto "excepto minusválidos o excepto discapacitados" y el símbolo con la silla de ruedas.

En los ayuntamientos que cuentan con estas plazas de estacionamiento se suele incluir la frase "retirada grúa" para evitar que sean utilizadas por quienes no tienen ese derecho. Se están popularizando mensajes en esas plazas diciendo algo así: "Sí te gusta esta plaza, quédate con mi discapacidad".

La Orden TMA/851/2021, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados, establece que tanto las plazas dispuestas en línea, en perpendicular o en diagonal respecto a la acera, deberán tener una dimensión mínima de 5,00 m de longitud $\times$ 2,20 m de ancho y estarán señalizadas horizontal y verticalmente con el símbolo de accesibilidad para la movilidad (SIA).

En Italia, desde enero de 2019, los agentes de tráfico van a estar provistos de una pistola láser que se puede apuntar al código inserto en la tarjeta, situada en el parabrisas, que identifica que un vehículo está siendo utilizado por un discapacitado motriz. Eso les permitirá conocer de forma inmediata si esa tarjeta está vigente y se ajusta a la normativa. Para ello contarán con acceso a una base de datos donde figuran todas las tarjetas de estacionamiento expedidas a vehículos de discapacitados.

- e) Sobre las aceras⁹⁰⁰, paseos y demás zonas destinadas al paso⁹⁰¹ de los peatones. No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas⁹⁰² sobre las aceras⁹⁰³ y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones⁹⁰⁴ por ellas, atendiendo a las necesidades de aquéllos que puedan llevar algún objeto voluminoso⁹⁰⁵ y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad⁹⁰⁶.

⁹⁰⁰ Nos encontramos con el problema de que una “acera” según la definición número 58 del Anexo I de la Ley, sólo existe en carreteras y por ello no sería infracción estacionar en una vía urbana sobre lo que conoce todo el mundo como “acera” ya que la Ley, aunque las nombra, indica expresamente, al definir las, que no existen en las ciudades. Sin embargo, en la siguiente definición, es decir, en la número 59 del Anexo I señala que zona peatonal es la **parte de la vía, elevada o delimitada de otra forma**, reservada a la circulación de peatones. Se incluye en esta definición la acera, el andén y el paseo”. Y es importante resaltar que las zonas peatonales, incluyendo las aceras forman parte de la vía.

Al estar reservada a los peatones no se puede ni circular ni estacionar en una zona peatonal.

Cuando la acera está a nivel formando una plataforma única de calzada y acera no se puede circular por la calzada a más de 20 km/h, tal como señala el art. 50.1.a) RGCir.

⁹⁰¹ Quedaría mejor si dijese “a la circulación de peatones”. Como al hablar de parada ya estaba incluido en los apartados b) y j) no debiera volver a aparecer.

⁹⁰² Cuando veamos un vehículo de dos ruedas sobre una acera debemos tener en cuenta que puede haber una ordenanza municipal que lo autorice, aunque siempre existirán ciertas limitaciones.

Pese a que el artículo 121.5) del Reglamento General de Circulación prohíbe la circulación de todo tipo de vehículos sobre las aceras, la Sala de lo Contencioso-Administrativo, del Tribunal Supremo, en sentencia de fecha 8 de noviembre de 2010, ha declarado que “al acotar un espacio lateral o parte de la acera que antes era de uso exclusivamente peatonal, para que puedan circular por ella las bicicletas, esta zona deja necesariamente de ser peatonal”, por lo que la circulación de bicicletas por las aceras, en las condiciones que recoge la citada sentencia, no infringe el Reglamento General de Circulación.

Así pues, una ordenanza municipal no puede regular la circulación por las aceras excepto si se habilitó una vía ciclista sobre la acera, es decir, una acera-bici convenientemente señalizada.

Los conductores de ciclos que los dejen estacionados sobre una acera, al amparo de una ordenanza municipal, deben llevarla de la mano mientras circulen por la acera hasta el lugar de estacionamiento.

⁹⁰³ Dado que el Anexo I de esta ley define a la acera (definición 58) y al paseo (en definición 59) como zonas reservadas al tránsito y a la circulación de peatones respectivamente, el ciclista que pueda estacionar en una acera o un paseo, basándose en lo dispuesto en una ordenanza municipal, está obligado a descender de la bicicleta antes de subir a la acera o entrar en el paseo y circular con ella de la mano para hacer una parada o estacionarla. Por eso sería conveniente que estas dos definiciones se utilizase la palabra “preferentemente” antes de “al tránsito y a la circulación”.

Algunas ciudades permiten, bajo ciertas condiciones, parar y estacionar en aceras con, al menos, tres metros de anchura, a vehículos de 2 ruedas.

⁹⁰⁴ Lo que indica es que, por ejemplo, en el caso de los patinetes eléctricos no se pueden dejar abandonados de cualquier manera sobre las aceras.

⁹⁰⁵ Se debería contemplar la posibilidad de que pudiesen parar o estacionar los ciclomotores y ciclos de motor que entregan mercancías a domicilio (por ejemplo, comida) y por el tiempo estrictamente necesario para efectuar dicha entrega.

El art. 121.2) RGCir dispone: “Sin embargo, aun cuando haya zona peatonal, siempre que adopte las debidas precauciones, podrá circular por el arcén o, si éste no existe o no es transitable, por la calzada:

“a) El que lleve algún objeto voluminoso o empuje o arrastre un vehículo de reducidas dimensiones que no sea de motor, si su circulación por la zona peatonal o por el arcén pudiera constituir un estorbo considerable para los demás peatones”.

Según este apartado un ciclista puede caminar por la calzada sujetando su bicicleta si considera que estorba a los demás peatones si hace lo mismo por la acera.

⁹⁰⁶ Y aquí una vez más deben tener en cuenta lo dispuesto en la Orden TMA/851/2021, por el que se aprueba el Documento Técnico que desarrolla las Condiciones Básicas de Accesibilidad y no Discriminación para el Acceso y la Utilización de los Espacios Públicos Urbanizados.

f) Delante⁹⁰⁷ de los vados⁹⁰⁸ señalizados correctamente.⁹⁰⁹

⁹⁰⁷ Aquí pueden entrar en conflicto dos derechos, el de parar (no de estacionar) delante de un vado y el derecho de las personas que viven en un edificio a entrar y salir utilizando o no el vado. Imaginemos a un conductor que se detiene dos minutos delante de un vado señalizado debidamente para bajar una maleta de un vehículo y en ese momento otro conductor quiere entrar en el garaje del edificio. No parece muy adecuado que el conductor que está haciendo la parada le diga al otro que todavía dispone de un minuto del plazo de los dos que le otorga la legislación, y por ello debiera indicarse que cuando se efectúa una parada delante de un vado debe finalizarla y marcharse tan pronto como otro conductor amparado por el derecho a utilizarlo, quiera ejercer ese derecho.

El art. 91.2.b) RGCir considera parada (o estacionamiento) que constituye un obstáculo a la circulación el impedir la incorporarse a la circulación a otro vehículo debidamente parado o estacionado y su apartado 3 señala que es una infracción grave. Debiera aclarar que esto incluye a los vehículos estacionados delante de un garaje que impiden el acceso o la salida del mismo.

Aunque el art. 94.2.f) RGCir prohíbe estacionar delante de un vado debidamente señalizado, ese mismo artículo excluye expresamente en su apartado 3, que hacerlo constituya una infracción grave, ya que sólo tienen esa consideración algunas conductas contempladas en el apartado 1. Por eso sería muy conveniente calificar esta infracción de forma específica como grave en el art. 94.3) RGCir y no tener que acudir, por ejemplo, al art. 94.1.c) RGCir, que considera infracción grave parar (o estacionar) en la parte de las vías reservados exclusivamente para el servicio de determinados usuarios o al concepto general establecido en el art. 76.d) TRLTSV que considera una infracción grave parar o estacionar obstaculizando gravemente la circulación.

El conductor que ha estacionado delante de un garaje sin la señal de vado no tiene obligación legal de retirar su vehículo, aunque si podría hacerlo el ayuntamiento de acuerdo con el art. 7.c) TRLTSV, que señala que corresponde a los ayuntamientos “La retirada de los vehículos de las vías urbanas y su posterior depósito cuando **obstaculicen, dificulten** o supongan un peligro para **la circulación ...**”.

Los titulares del garaje pagan el vado para disponer del derecho de paso. También para compensar al consistorio local por permitir que los coches invadan la acera pública para entrar y salir del mismo y por la necesaria modificación del bordillo para rebajarlo, aunque muchas veces esa obra la realizan las comunidades de propietarios si el ayuntamiento no la efectúa.

Lo que no está permitido es que el propietario del garaje lo utilice como estacionamiento, ya que supondría utilizar un espacio público para un beneficio privado.

Las STS, Sala de lo Contencioso-Administrativo, núm. 1149/2024, de 27 de junio y 1432/2024, de 16 de septiembre, sobre aprovechamiento especial del dominio público local en el caso de entrada de vehículos a través de una acera establece que los ayuntamientos podrán cobrar una tasa local por entradas y salidas de vehículos a través de las aceras, con independencia de que ésta esté instalada sobre un terreno de propiedad privada.

La cuestión que se plantea al Tribunal es si el hecho imponible consistente en el aprovechamiento especial del dominio público local en el caso de entrada de vehículos a través de una acera es aplicable en el caso de que el terreno en que se sitúa la acera y por el que acceden los vehículos es de titularidad privada pero uso público. La Sala se remite a la doctrina fijada en la STS de 27 de junio de 2024, recurso n.º 809/2023 en la que afirmó que la utilización de la vía pública -calzada- con entrada de vehículos a través de las aceras constituye un aprovechamiento especial del dominio público local susceptible de ser gravado con una tasa local, realizándose el hecho imponible previsto en el art. 20.3.h) del TRLHL. Por tanto, de acuerdo con esta doctrina el art. 20.3.h) del TRLHL permite establecer una tasa local por entradas y salidas de vehículos a través de las aceras, con independencia de que la acera que atraviesan los vehículos para su incorporación a los garajes este instalada sobre un terreno de propiedad privada pero de uso público general, pues lo determinante para que se dé el hecho imponible de la tasa examinada no es la mayor intensidad en el aprovechamiento de la acera, sino la mayor intensidad en la utilización de la calzada que tienen que hacer los propietarios de los locales para el acceso a sus garajes, atravesando la acera, sin que sea necesario que la ordenanza reguladora de la tasa contemple explícitamente la sujeción de este supuesto de aprovechamiento especial.

⁹⁰⁸ En caso de no obstaculizar gravemente la circulación, es decir, si sólo ocasiona molestias, pero no impide el acceso o salida de las personas al ocupar, por ejemplo, una parte del espacio delante de una puerta exterior de un edificio o de un vado, tendría la consideración de infracción leve. También sería leve si, por ejemplo, si una motocicleta estacionase al lado de una isleta delimitadora del vado y el vehículo que accede o sale al garaje sólo tuviese que abrirse más para evitar el obstáculo que supone la moto. Pero si una persona no pudiese entrar en la casa porque un vehículo estacionado lo impide, el titular de ese vehículo sería denunciado por obstaculizar gravemente la circulación. También sería grave obligar a los beneficiados por la señal vado a hacer varias maniobras para poder entrar o salir.

Obtener una licencia municipal de vado no implica convertirse en el propietario de un trozo de estacionamiento delante del garaje, que es un bien público, sino que sólo se consigue **el derecho a su uso**, para entrar o salir con un vehículo. Es decir, todo el mundo tiene prohibido estacionar en un vado permanente, incluso el propietario del

g) En doble fila. ⁹¹⁰

⁹¹¹ (Estacionar fuera de la línea delimitadora del estacionamiento).

edificio en que esté. En el caso de que uno de los conductores con derecho a la utilización del garaje se encuentre con un vehículo estacionado en el vado, puede contactar con el Ayuntamiento y pedir su retirada con una grúa. En algunas ocasiones existe un semáforo en la esquina de una calle que ocasiona retenciones en el tráfico y que hace que estén detenidos algunos vehículos mientras cambia a verde. En ese caso un vehículo, puede verse impedido de acceder o salir del garaje, aunque éste cuente con la señalización de vado, y en esos casos, sería conveniente que se pudiese colocar una cuadrícula amarilla sobre la calzada, en la entrada del vado, para que los vehículos no quedasen allí detenidos.

⁹⁰⁹ El vado tiene que tener autorización municipal. No sirve que ponga, por ejemplo, en la puerta o persiana del local o comercio: "prohibido aparcar". El anterior RGCir aprobado por RD 13/1992, en su artículo 91.2a) consideraba parada o estacionamiento que obstaculizaba gravemente la circulación: "cuando se obstaculice la utilización normal del paso de salida o acceso a un inmueble de vehículos, personas o animales", sin exigir que existiese vado señalizado.

Si no hay vado y se circula con un automóvil por la acera, se podría denunciar por infracción al artículo 121.5) RGCir que señala: "La circulación de toda clase de vehículos **en ningún caso** deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales", contradiciendo no sólo lo dispuesto en el artículo 25.2 de la Ley de Seguridad Vial, que permite circular por zonas peatonales por los pasos habilitados, sino también lo establecido en el propio Reglamento en su art. 68.1) donde permite que los vehículos prioritarios puedan dejar de cumplir bajo la exclusiva responsabilidad de sus conductores las normas de los títulos II, III (el art. 121 está en el Título III) y IV, salvo las órdenes y señales de los agentes, que son siempre de obligado cumplimiento. Por ello, al no estar incluidos entre las excepciones contempladas en la Ley de Seguridad Vial, algunos vehículos de limpieza urbana, como las barredoras, no pueden circular por las aceras.

Tengamos en cuenta que el art. 93.2) RGCir señala respecto a las Ordenanzas Municipales que: "En ningún caso podrán las ordenanzas municipales **oponerse**, alterar, desvirtuar o inducir a confusión con los preceptos de este reglamento", sabemos todos que una licencia de vado implica el derecho a circular por el tramo de acera que tiene acceso desde el garaje a la calzada y por eso debería corregirse este artículo del Reglamento General de Circulación, añadiendo "excepto, cuando se cruce la acera desde un vado a la calzada".

En 2013 una sentencia de la Audiencia Provincial de Valladolid, de la que se hizo eco "Automovilistas Europeos Asociados", señaló que: "lo que permite el abono del vado es que ante la infracción de la exclusividad que concede la licencia, se solicite el auxilio de la policía municipal para la sanción y, en su caso, retirada del vehículo, pero ello no implica que se autorice a cualquiera a impedir el normal uso de un garaje, cercenando así las facultades inherentes al dominio". En este caso, una persona dejó un vehículo bloqueando un garaje durante dos horas desoyendo las peticiones de la persona afectada, incluso ante la presencia de la Guardia Civil y fue condenada por una falta de coacción prevista en el artículo 620.2 del Código Penal a una multa de 20 días y al pago de las costas ya que el tribunal consideró que no se trataba de una incomodidad transitoria.

Tengamos en cuenta que, los agentes de la autoridad, en primer lugar, deberían contactar con la persona que obstaculiza, ya que la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad señala en su artículo 53.1 que una de sus misiones es: "Cooperar en la resolución de los conflictos privados cuando sean requeridos para ello".

Si una persona estaciona un vehículo en la puerta de una casa, que por ejemplo carezca de acera, dificultando o impidiendo la entrada y salida de sus moradores, la Guía de Infracciones de Tráfico de 11.06.2018 considera **infracción grave, de acuerdo con el art. 39 TRLTSV y 91 RGCir** "Estacionar el vehículo constituyendo un peligro u **obstaculizando gravemente el tráfico de peatones, vehículos o animales**" pero eso no impide que pueda ser considerado un delito de coacción.

En caso de existir una línea continua amarilla que impidiese estacionar, pero no existiese vado, procedería la denuncia por mal estacionamiento, pero no la retirada del vehículo si no supusiese un obstáculo grave a la circulación general.

En cualquier caso, recordemos que el art. 39.4 del TRLTSV y el art. 93 RGCir indican que "El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal".

⁹¹⁰ Tendría que indicar: "salvo en el caso de los vehículos prioritarios o de vehículos de auxilio vial en vías públicas durante la retirada de vehículos" o simplemente indicar "salvo excepciones reglamentarias".

⁹¹¹ Si al hacerlo provoca un accidente con daños a terceros puede verse obligado a pagar fuertes indemnizaciones. Se observa, a menudo que los vehículos Smart o similares estacionan en perpendicular en zonas donde se estaciona en paralelo a la acera. Al invadir ligeramente la calzada pueden ocasionar accidentes.

⁹¹² (Otras prohibiciones municipales).

⁹¹³ (Prohibido estacionar delante de un hidrante).

⁹¹⁴ (Prohibido estacionar a menos de metros de un cruce).

⁹¹⁵ (Prohibido estacionar en una playa).

⁹¹⁶ (Prohibido dejar menores o animales de compañía en un vehículo si eso puede suponer un peligro para sus vidas).

⁹¹² Este artículo cita dos veces las ordenanzas municipales y debería incluir un apartado general indicando “y cuando lo prohíba la ordenanza municipal correspondiente”. Así, por ejemplo, el Art. 59 de la Ordenanza de Movilidad de Madrid establece con carácter general que “En las vías de un solo sentido de circulación, y siempre que no hubiera señalización en contrario, el estacionamiento se efectuara a ambos de la calzada, siempre que se deje una anchura para la circulación no inferior a la de un carril de tres metros”.

⁹¹³ Debiera añadirse que se prohíbe estacionar delante de un hidrante ya que puede ser utilizado para combatir un incendio.

Los hidrantes se instalan en áreas y vías de uso público, habitualmente conectados a la red pública de agua y utilizados como fuente de abastecimiento de agua para los bomberos. Si están conectados al sistema de abastecimiento de agua propio de algún edificio singular y sus características de presión y caudal lo permiten, también podrán utilizarse para uso directo de la lucha contra el fuego. Su instalación está regulada por el CTE - DB SI (Código Técnico de Edificación – Documento Básico Seguridad Incendio) a partir de septiembre de 2006. Véase el Código Técnico de la Edificación vigente aprobado por Real Decreto 314/2006 (BOE 28.03.2006).

⁹¹⁴ Debiera prohibirse en el RGCir estacionar a menos de determinada distancia de una intersección (en los Países Bajos o Alemania está prohibido estacionar a menos de 5 m de un cruce) o delante de la salida de vehículos de servicio de urgencia, aunque en estos casos la autoridad municipal debe procurar que estén debidamente señalizados indicando que está prohibido estacionar.

El Código de la Circulación de 1934 establecía en su art. 48.c): “Se prohíbe el estacionamiento de vehículos a distancia menor de cinco metros de una esquina, cruce o bifurcaciones y frente a las puertas de edificios de concurrencia pública”.

En España la Norma 8.1-IC, señalización vertical de la Instrucción de Carreteras, dispone en su apartado 7.10.2: “Si estuviera permitido el estacionamiento en el poblado, se prohibirá desde al menos 10 m antes del paso para peatones”. Recordemos que esta Norma según el Anexo I del RGCir forma parte del Catálogo Oficial de Señales. Además, se debe:

Reforzar la iluminación en el propio paso para peatones (en caso de calle iluminada, el paso debe sobreiluminarse)

- Señal S-13 (de 0,5 a 1 m) antes del paso, visible a 30 m y a ambos márgenes (ambos lados)

- En zonas con poca visibilidad, se preseñalará, en función de la visibilidad, a 150 m (esto es con la señal P-20).

- En pasos de peatones sobreelevados (trapezoidales) se seguirán las indicaciones de la Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras de la Red de Carreteras del Estado (Orden FOM/3053/2008).

También la Norma 3.1-IC, trazado de la Instrucción de Carreteras, contempla en su apartado 3.2.8 la necesidad de que se mantenga la visibilidad de cruce en una intersección. Es lo que se conoce como triángulo de visibilidad, que es la zona libre de obstáculos, que permite a los conductores que acceden simultáneamente a una intersección a nivel verse mutuamente a una distancia tal que permita la maniobra de cruce con seguridad.

⁹¹⁵ La Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, establece en su art. 33: “5. **Quedarán prohibidos el estacionamiento y la circulación no autorizada de vehículos, así como los campamentos y acampadas**”. Según su art. 97.1.a) cuatro, esta infracción se castiga con una multa entre 50 y 150 euros.

También puede estar complementada esta prohibición por otras normas de las leyes de patrimonio natural y biodiversidad de la correspondiente Comunidad Autónoma.

⁹¹⁶ Debiera prohibirse el dejar niños solos dentro de un vehículo o incluso animales, en ciertas circunstancias. El Código de la Circulación francés castiga el alejamiento del vehículo donde ha quedado un animal si eso representa un peligro de accidente para el propio animal. Aunque pensado para el transporte de ganado es de aplicación a los animales domésticos. Si un animal falleciese por un golpe de calor, la legislación contra el maltrato animal sería la preferente.

Si se deja una ventana del vehículo entreabierta se debe impedir que el animal asome la cabeza o que alguien pueda introducir un brazo por ella.

⁹¹⁷ (Abandono involuntario de menores en áreas de servicio o de descanso).

⁹¹⁸ (Prohibido estacionar en sentido contrario).

⁹¹⁹ (Prohibición de estacionar en zona de estacionamiento exclusivo de una empresa o de un particular).

⁹²⁰ (Prohibición de desestacionar).

⁹²¹ (Uso privativo de la vía pública).

Romper el cristal de un coche para salvar a un animal puede conllevar una denuncia por daños a la propiedad de terceros que, como consecuencia, puede acabar en pena de prisión (6 a 24 meses) si los daños superan los 400 euros. Si no, la sanción será una multa de uno a tres meses.

¿Qué hacer si vemos un animal abandonado dentro de un coche? En el caso de que encontremos a un animal "abandonado" dentro de un coche lo que debemos hacer es llamar a la Policía o a la Guardia Civil para que ellos sean quienes actúen. Se debe actuar rápido y llamar al 112 porque el animal podría morir en cuestión de minutos. El 25.06.2019, la policía de Wiltshire (Inglaterra) difundió un video del rescate de un perro que había sido dejado durante horas dentro de un vehículo y que estaba en peligro por el calor dentro del habitáculo. El agente no dudó en romper el vidrio y rescatar al animal. Las redes sociales elogiaron la conducta de la policía y la multa de 50 £ impuesta al propietario del perro fue destinada a la asociación protectora de animales local.

⁹¹⁷ Aunque, por suerte, no es frecuente, a veces los adultos olvidan menores en áreas de servicio. Por eso no se comprende que el TRLTSV en su art. 10.2 diga "El conductor debe verificar que las placas de matrícula del vehículo no presentan obstáculos que impidan o dificulten su lectura e identificación" y sin embargo no comente la necesidad de que los adultos deben comprobar que los pasajeros menores de edad están dentro del vehículo antes de continuar viaje después de realizar una parada o estacionamiento, por ejemplo, en una estación de servicio.

El diario digital "20 minutos" en su edición de fecha 28.07.2018 informa que la Guardia Civil de Burgos localizó en Armiñón (Álava) a los padres, de nacionalidad suiza, de una menor de 16 años que quedó olvidada en la estación de servicio de Quintanapalla, al no darse cuenta de que mientras repostaban la chica había descendido del vehículo a pasear al perro.

El periódico digital alemán "bild.de" comenta el 04.06.2018 que unos padres se olvidaron de su hija de 8 años en una estación de servicio en la A5 en Baden-Württemberg. Se dieron de cuenta a los pocos minutos y avisaron a la policía. Alegaron que la niña era muy callada.

Ese mismo diario informaba el 02.04.2018 que un padre que se dirigía a la costa con sus dos hijas las dejó olvidadas en una estación de servicio de Baviera en Holzkirchen-Süd (A8). Se dio cuenta casi 400 km después. También relata el caso ocurrido el 05.08.2017 en el que unos menores bajaron del vehículo en un atasco producido por un accidente en la A3 en dirección a Fráncfort y los padres continuaron viaje sin darse de cuenta de que habían quedado fuera.

⁹¹⁸ Está prohibido estacionar, en sentido contrario, en el lado izquierdo de una vía de doble sentido. El RGCir, señala en el art. 90.2) que: "Cuando en vías urbanas tenga que realizarse (el estacionamiento) en la calzada o en el arcén, se situará el vehículo lo más cerca posible de su borde derecho, salvo en las vías de único sentido, en las que se podrá situar también en el lado izquierdo". Esta infracción tiene carácter leve y se sanciona con 80 € de multa.

Además, si el conductor tuvo que atravesar una línea continua para estacionar del otro lado, la infracción pasa a ser grave y se sanciona con 200 €. Finalmente, si circuló en sentido contrario, la multa pasa a ser muy grave y además de una multa de 500 € al conductor se le retirarán 6 puntos.

⁹¹⁹ Una Ordenanza Municipal puede permitir que una empresa pueda disponer de una plaza o plazas permanentes delante de su negocio tras pagar la tasa correspondiente. Incluso adjudicar una plaza a una determinada matrícula que figurará en un panel complementario.

Ver: http://www.aytolalaguna.com/detalle_tramites_la_laguna.jsp?DS59.PROID=224730.

⁹²⁰ En algunas ciudades se colocan carteles prohibiendo, en una franja horaria, "desaparcar" los vehículos durante la celebración de carreras deportivas ya que de hacerlo interrumpirían la carrera. Esa exigencia de no poder desestacionar debiera estar contemplada en la ordenanza de movilidad del ayuntamiento.

Hubiera sido mejor que indicasen que la vía quedaba cerrada al tráfico y no se podían mover los vehículos.

⁹²¹ El estacionamiento transitorio sobre las vías públicas es de uso común. Sin embargo, su duración puede llevar a exigir una limitación del tiempo o acondicionarlo al pago de una tasa, convirtiéndolo así en un uso común

⁹²² (Quedarse a dormir en el vehículo).

Sección 8.^a ⁹²³Cruce de pasos a nivel y puentes levadizos⁹²⁴

Artículo 41. Normas generales.

especial. Pero también cabe que el estacionamiento se convierta en una utilización privativa y abusiva del dominio público cuando se perpetúa, lo que justifican las normas que permiten a la Administración la retirada de la vía pública de los coches presuntamente abandonados.

Por ello, el uso privativo o el uso especial de la vía pública, que es un uso de un bien afectado a un servicio público, siempre está sujeto a una autorización o concesión administrativa, por ejemplo, cuando un ayuntamiento autoriza a un conductor con movilidad reducida, en posesión de una tarjeta de **aparcamiento para discapacitados, a tener una plaza de estacionamiento reservada de forma personal**. Las condiciones particulares para esta reserva las tiene que hacer el ayuntamiento de acuerdo con lo dispuesto en el art.35 de la Orden TMA/851/2021. Una vez concedida la plaza **el Ayuntamiento deberá pintarla y señalizarla con la matrícula del vehículo**.

Véase la [Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas](#). Esta ley exige título habilitante para la utilización de los bienes de dominio público cuando exceda el uso común que corresponde a todos los ciudadanos.

En la circulación automóvil es donde se hace más patente la aplicación de este concepto de uso común especial y la relativización de los principios de gratuidad y libertad. La peligrosidad que comporta el derecho al uso de la carretera con vehículos automóviles ha justificado la exigencia de una licencia o autorización especial de aptitud del conductor (permiso de conducir) y otra de ausencia de defectos en los vehículos (ITV).

Un uso común sobre las vías públicas es la de los servicios de transporte colectivo o individual (taxis), los cuales hacen de las vías públicas la sede de una explotación comercial. Por ello, esta utilización del demanio explica las limitaciones y condiciones a que sujetan estas actividades y su sometimiento a previa licencia.

Con carácter general, la licencia para usos especiales se otorga directamente, salvo que su número fuese limitado. Las licencias o autorizaciones que cubren estos usos no son transmisibles si se refieren a las cualidades personales del sujeto (ej. persona con discapacidad) o aquellas cuyo número estuviese limitado. Las demás lo serán o no, según se prevea en las Ordenanzas.

La Ley del Patrimonio de las Administraciones Públicas ha establecido un régimen básico para estas autorizaciones, que se otorgarán a los peticionarios que reúnan las condiciones requeridas (art. 92.1).

Las autorizaciones son transmisibles cuando para su otorgamiento no se hayan tenido en cuenta las circunstancias personales del autorizado o cuando su número fuese ilimitado (art. 92.2).

Esa misma ley establece que las autorizaciones podrán ser revocadas unilateralmente por la Administración concedente en cualquier momento por razones de interés público, sin generar derecho a indemnización, cuando resulten incompatibles con las condiciones generales aprobadas con posterioridad, produzcan daños en el dominio público, impidan su utilización para actividades de mayor interés público o menoscaben el uso general (art. 92.4).

En cuanto a su régimen económico, las autorizaciones podrán ser gratuitas, otorgarse con contraprestación o con condiciones, o estar sujetas a una tasa por utilización privativa o aprovechamiento especial (art.92.5).

⁹²² Es perfectamente legal. Puede hacerse en un área de descanso o en zonas habilitadas siempre que se respeten las señales de limitación de las mismas (marcas viales de delimitación, horarios de estacionamiento, etc.). Los impuestos del vehículo, el seguro obligatorio y la ITV deben estar al día. No se pueden colocar elementos que aumenten el perímetro del vehículo, cómo mobiliario, toldos, dispositivos de nivelación, etc. Tampoco se pueden verter líquidos al suelo o emitir ruidos molestos.

⁹²³ Se regula en los arts. 43 y 44 y en los arts. 98 a 113 RGCir.

⁹²⁴ No se entiende como no se reformó el título de esta sección, en el texto refundido, sustituyendo "puentes levadizos" por "puentes móviles". El Reglamento General de Circulación de 2003 abandonó el término "puente levadizo" que figuraba en el RGCir de 1992 y pasó a denominarlos "puentes móviles", lo que es lógico ya que además de los levadizos existen los giratorios, que son aquellos en los que la plataforma se mueve lateralmente. También la Orden de 28 de diciembre de 1999, (sustituida por la Orden FOM/534/2014) por la que se aprobó la norma 8.1-IC, señalización vertical, de la Instrucción de Carreteras, ya se refería en su apartado 9.2 a "puentes móviles".

1. El conductor debe **extremar la prudencia**⁹²⁵ y reducir la velocidad al aproximarse a un paso a nivel o a un puente levadizo⁹²⁶.
2. El usuario que al llegar a un paso a nivel o a un puente levadizo⁹²⁷ lo encuentre cerrado⁹²⁸ o con la barrera o semibarrera en movimiento, debe detenerse en el carril correspondiente hasta que tenga paso libre⁹²⁹.
3. El cruce de la vía férrea debe realizarse sin demora y después de haberse cerciorado de que, por las circunstancias de la circulación o por otras causas, no existe riesgo de quedar inmovilizado dentro del paso.
4. Los pasos a nivel y puentes levadizos estarán debidamente señalizados⁹³⁰ por el titular de la vía.

Artículo 42. Bloqueo de pasos a nivel.

⁹²⁵ Mientras el art. 10 TRLTSV habla de "prudencia", este artículo exige que la prudencia sea extrema, lo que implica que debe estar especialmente atento también a las posibles conductas imprudentes de otros usuarios de la vía.

⁹²⁶ No se aprovechó para poner "puente móvil".

⁹²⁷ También debía indicar "puente móvil". Si no se detiene en un puente giratorio no podría ser sancionado por este artículo.

⁹²⁸ Este apartado está mucho mejor redactado que el apartado 1 del art. 96 RGCir que se ocupa parcialmente de lo mismo, ya que se olvida de los puentes móviles: "Ningún usuario de la vía deberá penetrar en un **paso a nivel** cuyas barreras o semibarreras estén atravesadas en la vía o en movimiento para levantarse o colocarse atravesadas, o cuando sus semáforos impidan el paso con sus indicaciones de detención".

La Ley tendría que cambiar "puente levadizo" por "puente móvil" e incluir "semáforo" después de cerrado. Una redacción más adecuada sería "El usuario que al llegar a un paso a nivel o a un puente móvil lo encuentre cerrado por las indicaciones de un semáforo o con la barrera o semibarrera en movimiento, ...".

Aunque el RGCir se olvida de los puentes móviles, el TRLTSV indica con claridad que también es de aplicación en ellos.

⁹²⁹ En Alemania añaden que también debe detenerse cuando "un operario de los ferrocarriles muestre una señal de detención o una luz roja, o se escuche la bocina de un tren que se aproxima" (art. 19 StVO).

⁹³⁰ Mientras que para los pasos a nivel existen varias señales de peligro: "Paso a nivel con barreras", "Paso a nivel sin barreras", "Situación de un paso a nivel sin barreras", "Situación de un paso a nivel sin barreras de más de una vía férrea"; en el caso del puente "levadizo" sólo existe la de peligro que indica "Puente móvil". Además, comparten, en ambos casos, las señales de proximidad, aproximación y cercanía.

En España no se utiliza en la señal P-11 que indica "situación de un paso a nivel sin barreras" el término "cruz de San Andrés", que si se utiliza en la gran mayoría de los países. Recordemos que tampoco utilizamos normativamente el término "paso de cebra".

Cuando por razones de fuerza mayor⁹³¹ un vehículo quede detenido en un paso a nivel⁹³² o se produzca la caída de su carga dentro del mismo, el conductor⁹³³ está obligado a

⁹³¹ El DLE la define como “fuerza que, por no poderse prever o resistir, exime del cumplimiento de alguna obligación” y no parece muy adecuado incluir este término, ya que la circunstancia de poder quedar atrapado en las vías puede preverse.

El art. 1105 del Código Civil se refiere, aunque no la mencione expresamente, y juntamente con el caso fortuito, a la fuerza mayor cuando establece que: “Fuera de los casos expresamente mencionados en la ley, y de los en que así lo declare la obligación, nadie responderá de aquellos sucesos que no hubieran podido preverse, o que, previstos, fueran inevitables”.

La fuerza mayor es un concepto jurídico indeterminado cuyo contorno ha sido concretado por la doctrina jurisprudencial (así sentencias de la Sala 3ª del Tribunal Supremo de 3 de marzo de 1998 o de 29 de junio de 1998 o de la Sala 4ª del mismo Tribunal de 27 de diciembre de 2001 y las que en ellas se citan) con fundamento en la existencia de las notas de ajenidad respecto del afectado, imprevisibilidad e inevitabilidad tanto del hecho en sí como de sus efectos perniciosos para el perjudicado (STS, Sala 3ª, de 24 de febrero de 1999). Exige:

1º Imprevisibilidad de la acción. Este es un elemento importante en la calificación del acto. Debe producirse un acontecimiento impensado, entendido como imposibilidad circunstancial de prevenirlo.

2º Inevitabilidad de la acción. Al igual que en el anterior, este es elemento decisivo para la catalogación del acto como fuerza mayor para el caso de que sea previsible. El acontecimiento debe ser irresistible o inevitable, de imposible control o evitación, ya en su producción como en sus efectos.

Es parecer mayoritario entender por fuerza mayor aquellos sucesos que no guardan ninguna relación con la circulación; el Auto de AP Madrid, sec. 21ª, núm. 297/2006, de 7 de junio (EDJ 2006/335499), indicó que por fuerza mayor se ha de entender aquel evento externo y extraño al círculo o ámbito de la propia circulación, por lo que el concepto de fuerza mayor, aplicado al ámbito de la circulación de un vehículo de motor, es más restringido que el genérico a que se refiere el art. 1105 CC.

En parecidos términos se pronunció el Auto de AP Badajoz, sec. 3ª, núm. 35/2006, de 9 marzo (EDJ 2006/37897), que insistió en que la exclusión de la responsabilidad ha de quedar circunscrita a aquellos sucesos que sean de tal naturaleza que ninguna relación guarden con la mecánica normal de la circulación y de la conducción propiamente dicha.

Debemos tener en cuenta que muchas veces la supuesta “fuerza mayor” puede ser prevista. Si se pronostican fuertes nevadas o inundaciones y se conduce igualmente, no podría calificarse de fuerza mayor. También los seguros solo cubren la responsabilidad civil a partir de ciertos límites en la velocidad del viento. Así no cubrirían los daños causados por caídas de ramas o árboles, si no supera los 75 km/h o en algunas compañías los 96 km/h, y en ambos casos certificados por la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET).

Esa misma tesis figura en la STS, Sala de lo Civil, núm. 1506/2023, de 27 de octubre, en la que se establece que la existencia de barro en la calzada a consecuencia de la lluvia caída el día anterior no constituye un supuesto de fuerza mayor extraña a la conducción y por ello el conductor demandado debía estar en todo momento en condiciones de controlar la motocicleta y obligado a tener en cuenta las características y el estado de la vía, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación y, en general, cuantas circunstancias concurriesen en ese momento, no solo circulando a una velocidad moderada y adecuada a las mismas, sino incluso deteniendo su vehículo de ser preciso y así exigirle el hecho de circular por pavimento deslizante.

No se consideran casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos. Como ha declarado la Sentencia de AP Guipúzcoa, sec. 2ª, núm. 33/2014, de 11 de marzo (EDJ 2014/147391), “no se puede pretender que el hecho de que el vehículo causante estuviese en garantía y hubiese sido revisado, exonere al conductor de su responsabilidad frente a la víctima, con independencia de aquél pueda formular reclamación contra quien entienda responsable de la garantía del buen funcionamiento del vehículo”.

Por ello debiera limitarse a decir “cuando por cualquier causa involuntaria” ya que puede quedar inmovilizado por una causa que no sea “fuerza mayor”.

La ley y los reglamentos no prestan atención a la auténtica “fuerza mayor” y eso lleva a que no se prepare en las autoescuelas, a los conductores como deben comportarse, por ejemplo, en caso de un terremoto, de una riada o cuando hay peligro de caída de árboles por un temporal. Debemos recordar que en esos casos los daños del vehículo no están cubiertos por el seguro, aunque se hace cargo el Consorcio de Compensación de Seguros.

⁹³² La distancia de frenado de un tren rápido que circule a 200 km/h es de aproximadamente 2 km.

⁹³³ Aquí la ley le da al conductor un poder semejante al capitán de un barco o al piloto de un avión. Pero no contempla la posibilidad de que una persona de, por ejemplo, 75 años conduzca un vehículo y lleve de acompañante a su hijo de 40, ya que obligaría a una persona bastante mayor a hacerse cargo de la situación cuando al menos parte de las actuaciones previstas en este artículo las haría mejor el acompañante, por eso debiera decir “el conductor y, si fuera más conveniente, los acompañantes”.

adoptar las medidas adecuadas para el rápido desalojo de los ocupantes del vehículo⁹³⁴ y para dejar el paso libre en el menor tiempo posible⁹³⁵.

Si no lo consiguiese⁹³⁶, **adoptará inmediatamente todas las medidas a su alcance para que, tanto los maquinistas de los vehículos que circulen por raíles, como los conductores del resto de los vehículos que se aproximen sean advertidos de la existencia del peligro con la suficiente antelación.**

Sección 9.ª Utilización del alumbrado⁹³⁷

Artículo 43. Uso obligatorio⁹³⁸.

1. Los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol⁹³⁹ o a cualquier hora del día, en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal túnel⁹⁴⁰, deben llevar encendido el alumbrado que corresponda, en los términos que reglamentariamente⁹⁴¹ se determine.

⁹³⁴ No tiene sentido esta redacción ya que está obligando a desalojar el vehículo si cae la carga dentro del paso a nivel cuando a lo mejor el vehículo ya está alejado de las vías. Debiera indicar que si se produce la caída de la carga el conductor debe continuar su camino hasta salir de las vías y luego procurar retirar la carga.

Aquí parece indicar que el conductor puede dar órdenes a los pasajeros para que abandonen el vehículo y que, si no da esas órdenes, independientemente de que le obedezcan o no, sería sancionado por no cumplir con esa obligación. Lo que no indica con claridad es que los pasajeros deben evacuar el vehículo lo antes posible y en la medida de lo posible deben ayudar a desplazarlo fuera de las vías. Debiera preverse una sanción para los pasajeros cuando tarden más de lo necesario en desalojar el vehículo y cuando no ayudan a retirarlo de las vías.

⁹³⁵ Según este apartado el conductor debe proceder a empujarlo o tratar de arrancarlo para apartarlo de las vías. Está claro que puede pedir ayuda a los pasajeros, si viajasen con él.

⁹³⁶ Hemos visto como el conductor y los pasajeros deben, **antes de intentar advertir a los maquinistas** de los trenes que se aproximen, tratar de empujar el vehículo fuera de las vías y si no lo consiguen es cuando deben advertir esa circunstancia y eso no tiene mucho sentido ya que un pasajero podría desde el primer momento tratar de avisarlos mientras los demás tratan de apartar el vehículo, dado que además el conductor puede seguir al volante para facilitar la salida de las vías.

⁹³⁷ Se regula en los arts. 43 y 44, y en los arts. 98 a 113 RGCir.

Véase el Reglamento CEPE/ONU núm. 48, sobre disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos en lo que se refiere a la instalación de dispositivos de alumbrado y señalización luminosa (DOUE núm. L 135, de 23 de mayo).

Existen cuatro tipos de alumbrado: el de posición, el de gálibo, el de largo alcance o carretera y el de corto alcance o cruce.

⁹³⁸ Véanse los artículos 98 a 105 del RGCir. El Código de Circulación de 1934 detallaba mucho más la utilización de las luces en horario nocturno, ya que disponía: "Artículo 54. Las luces deben estar encendidas: Del 30 de septiembre al 30 de abril, desde media hora después de la puesta del Sol hasta media hora antes de la salida del mismo. Del 1 de mayo al 1 de octubre, desde una hora después y hasta una hora antes, respectivamente, de la puesta y salida del Sol."

⁹³⁹ La Ley utiliza esta expresión una vez y nunca utiliza "de noche". El RGCir utiliza la expresión "de noche" 11 veces, "por la noche" 1 vez, "entre el ocaso y la salida del sol" 6 veces y "entre la puesta y la salida del sol" 4 veces. El RGCir debiera decir: "entre el ocaso y el orto" y reservar "salida" sólo cuando se utilizase conjuntamente con "puesta".

Recordemos que un astro, y el Sol en particular, está en el orto cuando atraviesa el plano del horizonte y pasa a nuestro hemisferio visible. Esto determina el comienzo del día. Por otro lado, el Sol está en el ocaso cuando atraviesa el plano del horizonte y pasa de nuestro hemisferio visible al no visible. Esto determina el fin del día. En definitiva, la duración del día está entre el orto y el ocaso.

⁹⁴⁰ Si un conductor utiliza un paso inferior donde no está colocada la señal S-5 (túnel) no está obligado a utilizar el alumbrado durante el día ya que la ley exige la existencia de esa señal para que sea obligatorio el alumbrado.

⁹⁴¹ Artículos 98 al 105 RGCir.

2. También deben llevar encendido durante el resto del día⁹⁴² el alumbrado que reglamentariamente⁹⁴³ se establezca:

⁹⁴⁴ (Luces de circulación diurna).

⁹⁴⁵ (Instalación de luces led).

a) Las motocicletas⁹⁴⁶.

⁹⁴² *Sobra la frase “el resto del día”, debería ser sustituido por “las horas diurnas” o “durante el día”.*

El TRLTSV sigue sin contemplar el uso obligatorio de luces diurnas en los turismos. En algunos países son obligatorias siempre y en otros como en el caso de Italia, se tienen que utilizar fuera de los centros habitados. Se trata de un sistema luminoso para ser visto (seguridad activa) que se enciende de forma automática con el arranque, siempre y cuando las luces de posición o de cruce no funcionen.

La Unión Europea mediante la Directiva 2008/89/CE de la Comisión, que modificó la Directiva 76/756/CEE del Consejo, obligó a los fabricantes a instalar el sistema LCD-DRL en los vehículos de cuatro ruedas a partir del 07 de febrero de 2011, y desde el 7 de agosto de 2012 (18 meses más tarde) en autobuses y camiones. En caso de no hacerlo se les denegaría la homologación CE o la nacional.

A partir del 14 de enero de 2011, hay que incluir en la tarjeta ITV las luces diurnas vengan de serie o no. Si se colocan con posterioridad sin venir de serie hay que aportar un certificado de conformidad del fabricante indicando que se pueden instalar en el vehículo, un certificado de taller indicando que el montaje es correcto, luego ir a un laboratorio de reformas (INTA), IDIADA, etc. o a una consultora de homologaciones para conseguir el “informe de conformidad” (se trata de un certificado que corrobora la homologación de los faros y que su montaje es correcto) y superar como favorable la inspección en una estación ITV. Entonces, la reforma figurará en la tarjeta ITV y se podrá circular sin problemas.

Se deben respetar estas cotas en las luces LCD-DRL no integradas dentro de los grupos ópticos:

- Altura máxima desde el suelo: 1.500 mm
- Altura mínima desde el suelo: 250 mm
- Distancia máxima desde el lateral: 400 mm
- Separación mínima entre plafones: 600 mm

Los faros o luces han de cumplir la normativa contenida en el Reglamento ECE R87, y la instalación en el Reglamento ECE R48. Esta última especifica que las luces han de colocarse dentro de unas cotas determinadas, inhibiéndose con la luz de posición, y han de funcionar con el motor encendido desde el arranque.

⁹⁴³ *Artículo 104 RGCir.*

⁹⁴⁴ *La Instrucción 15/S-140 /V-112 de la DGT permite la utilización en vehículos de la categoría L (ciclomotores de dos o tres ruedas, motocicletas con o sin sidecar, vehículos de tres ruedas, cuatriciclos ligeros y cuatriciclos distintos de los anteriores) de luces de circulación diurna (LCD o Daytime Running Lights- DRL) (son distintas a las luces de cruce), cuando se den adecuadas condiciones de visibilidad, y también autoriza a que la luz de posición delantera sea de color ámbar.*

En varios países europeos, como es el caso de Finlandia o Suiza, es obligatorio llevar permanentemente encendidas las luces de conducción diurna, en la mayoría de los vehículos, independientemente de las condiciones atmosféricas.

⁹⁴⁵ *Sólo se pueden montar luces LED en aquellos vehículos que ya las traigan instaladas de fábrica, pues disponen de una óptica diseñada para este tipo de fuente de luz (cumplimiento de la ECE 128). En el caso de la iluminación interior si está permitido instalar una luz LED independientemente de la óptica. Según la normativa actual es necesaria la homologación conjunta de la lámpara y la óptica.*

⁹⁴⁶ *La Instrucción 15/S-140/V-112 de la DGT de fecha 28.10.2015, dispone que no procede denunciar a los conductores de motocicletas que de acuerdo con el art. 104.a) RGCir, están obligadas a llevar encendida la luz de corto alcance o cruce durante el día, si tienen activada la luz de circulación diurna. Esta excepción sólo se aplica a los supuestos de circulación en condiciones adecuadas de visibilidad. En el resto, sigue siendo necesario seguir circulando con la luz de corto alcance o de cruce.*

Por lo de ahora no se obliga a que los ciclomotores circulen con la luz de cruce durante el día, aunque sí en otros países, como es el caso de Bélgica.

- b) Los vehículos que circulen por un carril reversible o en sentido contrario⁹⁴⁷ al normalmente utilizado⁹⁴⁸ en la calzada donde se encuentre situado, bien sea un carril que les esté exclusivamente reservado o bien abierto excepcionalmente a la circulación en dicho sentido.
3. También es obligatorio utilizar el alumbrado⁹⁴⁹ que reglamentariamente se establezca cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales⁹⁵⁰ que disminuyan sensiblemente la visibilidad, como en caso de niebla⁹⁵¹, lluvia intensa, nevada, nubes de humo o de polvo o cualquier otra circunstancia análoga⁹⁵².
4. Las bicicletas⁹⁵³, además, estarán dotadas de (los)⁹⁵⁴ elementos reflectantes homologados⁹⁵⁵ que reglamentariamente⁹⁵⁶ se determine. Cuando circule por (una)⁹⁵⁷

⁹⁴⁷ El TRLTSV está mejor redactado que el RGCir ya que indica que **son los vehículos** los que deben llevar el alumbrado encendido mientras que el RGCir en su art. 40 (carriles reversibles) y en el 41 (carriles de utilización en sentido contrario al habitual) señala que **son los usuarios o conductores** los que deben llevar el alumbrado encendido.

⁹⁴⁸ El art. 41.1) del RGCir añade otros conductores que deben llevar encendida la luz de sus vehículos. "Los conductores de los vehículos **que circulen por carriles destinados al sentido normal de circulación contiguos al habilitado para circulación en sentido contrario al habitual**, también llevarán encendida la luz de corto alcance o cruce, al menos, tanto de día como de noche".

⁹⁴⁹ El art. 118.3 RGCir exige la utilización de un chaleco reflectante de alta visibilidad a "los conductores de turismos, de autobuses, de automóviles destinados al transporte de mercancías, de vehículos mixtos, de conjuntos de vehículos no agrícolas, así como los conductores y personal auxiliar de los vehículos piloto de protección y acompañamiento cuando salgan del vehículo y ocupen la calzada o el arcén de una vía interurbana".

Vemos como no diferencia el uso (que es obligatorio) de día y de noche para esos conductores y usuarios en esas vías interurbanas.

Pero para otros conductores de otros vehículos o peatones en todas sus acepciones (Anexo I TRLTSV incluidos los que empujen a pie un ciclo, un ciclo de motor y un ciclomotor de 2 ruedas) sólo se les exige de noche o cuando existe baja visibilidad en vías fuera de poblado (periurbanas + interurbanas). Las periurbanas están descritas en el Norma 3.1-IC, Apartado 2.6) y en el Glosario.

A mayor abundamiento, los ocupantes de un vehículo averiado o accidentado, al bajar del mismo deben respetar lo dispuesto en los art. 122.6) y 130.3) RGCir que exigen que los peatones no permanezcan en la calzada o el arcén. Si respetasen estas disposiciones no habría motivo para exigirles el chaleco reflectante.

Es llamativo que no exija el chaleco a los conductores de vehículos agrícolas o sus conjuntos. Tampoco se exige a los ciclistas cuando no sea obligatorio el uso del alumbrado (en los túneles hay que usarlo, aunque sea de día).

⁹⁵⁰ Art. 106 (condiciones que disminuyen la velocidad) y 107 (inutilización o avería del alumbrado) del RGCir.

⁹⁵¹ El Código de Circulación de 1934, en su art. 54 habla de "niebla o cerrazón".

⁹⁵² La circulación sin hacer uso del alumbrado reglamentario constituye infracción grave según el artículo 76.e) del TRLTSV, salvo que se trate de bicicletas, en cuyo caso la infracción será leve, tal como indica el art. 75.a).

⁹⁵³ Aunque están homologadas las luces alimentadas por dinamo no son aconsejables pues cuando no están en movimiento no emiten ningún tipo de luz permaneciendo casi invisibles en la oscuridad a otros vehículos, por ello es mejor que funcione con una batería o acumulador e incluso se aconseja llevar una linterna por si se avería.

⁹⁵⁴ Falta la palabra "los" en el texto de la ley.

⁹⁵⁵ La Instrucción 18, de 06.03.2018 de la DGT autoriza la instalación de luces parpadeantes en las bicicletas siempre que no deslumbren a otros conductores.

⁹⁵⁶ Artículo 22 al 24 del Reglamento General de Vehículos.

⁹⁵⁷ Falta la palabra "una". Se ve claro si cambiamos vía interurbana por calle y decimos: "cuando circule por calle", ya que nos resultaría una expresión extraña.

vía interurbana y sea obligatorio el uso de alumbrado⁹⁵⁸, el conductor de bicicleta⁹⁵⁹ debe llevar colocada, además, alguna prenda o elemento reflectante⁹⁶⁰.

⁹⁶¹ (Prendas retrorreflectante en jinetes, ciclomotoristas y motoristas).

Sección 10.^a Advertencias de los conductores

Artículo 44. Normas generales.

1. El conductor está obligado a advertir⁹⁶² al resto de los usuarios de la vía acerca de las maniobras que vaya a efectuar con su vehículo.

⁹⁵⁸ No es obligatorio llevar encendidas las luces de la bicicleta cuando no sea preciso el alumbrado, pero hay que tener en cuenta que, si circula por un túnel, en ese caso si es obligatorio el alumbrado. Está de moda llevar luces rojas intermitentes situadas en la parte trasera o en un cinturón en el propio cuerpo del ciclista. Esto no estaba autorizado ya que no figuraba en el art. 22.4) del RGV que se ocupa de la iluminación de las bicicletas. También el art. 15.2) RGV recuerda que "Ninguna luz instalada en un vehículo será intermitente o de intensidad variable, a excepción de las indicadas en la reglamentación [...]". No se vería afectada la luz que va en el propio cuerpo del ciclista.

Pero después de una denuncia de la ATGC de fecha 24.02.2018 a un ourensano de 78 años, por circular en bicicleta con una luz trasera roja e intermitente y la repercusión que tuvo en las redes sociales, la DGT aprobó el 06.03.2018, la Instrucción 18/S-146 en la que basándose en que el RGV no existe, al ocuparse de los ciclos, una obligación expresa de que las luces sean de tipo fijo, a diferencia de lo que sucede en el art. 15.2 para los vehículos de motor, considera que las "luces parpadeantes" para bicicletas no pueden ser objeto de denuncia a la normativa de tráfico y seguridad vial siempre que no produzcan deslumbramiento al resto de los usuarios de la vía.

⁹⁵⁹ Debía haber puesto "ciclo".

⁹⁶⁰ No se refiere al chaleco, sino a "alguna prenda". Una prenda reflectante es la que lleva el ciclista en la ropa, en los brazos o en las piernas (valen los brazaletes, las tiras reflectantes o incluso zapatillas con reflectantes) porque se refiere a que es el "conductor de bicicleta", y no la propia bicicleta, quien ha de llevarlo, sin especificar el tamaño o cómo ha de ser, es decir, la prenda podría ser roja, naranja, amarilla, etc. Y para que sea obligado a usar esta prenda reflectante han de cumplirse dos condiciones, que circule en vías interurbanas y además se exija el uso del alumbrado. Es decir, en poblado no es necesario llevar ninguna prenda reflectante. El art. 98.3 del RGCir señala que "cuando sea obligatorio el alumbrado, los conductores de bicicletas llevarán, además, alguna prenda reflectante (la prenda puede ser calzado, según el DEL) que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros, si circulan por vía interurbana". Eso sólo se consigue con un chaleco o equivalente sin dar lugar a confusiones.

En Francia, el Código de Circulación (Code de la Route - art.431-1-1)) les exige desde 2008 a los ciclistas y a sus posibles pasajeros que cuando circulen de noche fuera de poblado o cuando la visibilidad sea insuficiente que lleven puesto un chaleco homologado de alta visibilidad.

⁹⁶¹ El casco es el único elemento obligatorio para montar en motocicleta en España, a diferencia de, por ejemplo, Francia, donde además el conductor debe ir equipado con guantes homologados y un chaleco de alta visibilidad. Allí, desde el 1 de enero de 2016, todos los motoristas deben llevar un chaleco reflectante en sus desplazamientos, independientemente de que circulen en moto, scooter o ciclomotor. La norma establece que pueden llevarlo puesto, o bien guardado en cualquier compartimento de la moto. Al igual que en el caso de los coches, será obligatorio utilizarlo en casos de emergencia cuando las personas bajen de su moto, o salgan del vehículo y oc upen la calzada, como por ejemplo por una avería o accidente. De esta manera se consigue incrementar la visibilidad para que el resto de usuarios de la vía puedan detectar el posible peligro.

También se echa de menos que un jinete no tenga que llevar alguna prenda reflectante, que si tiene que llevar un peatón, tal como indica el art. 123 RGCir, y ello es debido a un olvido del legislador.

⁹⁶² Si, en ese momento, no hay otros usuarios en la vía, esa obligación no existe, pero conviene señalar para no perder el hábito. En cualquier caso, hubiese sido mejor añadir: "con la suficiente antelación".

2. Como norma general, **dichas advertencias se harán utilizando la señalización luminosa del vehículo o, en su defecto⁹⁶³, con el brazo⁹⁶⁴**, de acuerdo con lo que se determine reglamentariamente⁹⁶⁵.
3. **Excepcionalmente o cuando así se prevea legal⁹⁶⁶ o reglamentariamente⁹⁶⁷, se podrán emplear señales acústicas⁹⁶⁸**, quedando prohibido su uso inmotivado⁹⁶⁹ o exagerado.

⁹⁶³ “En su defecto” según el DLE es una locución adverbial que significa: “**A falta de** la persona o **cosa de que se habla**, especialmente de algún requisito”, por lo tanto, sólo se podrían hacer señales cuando se careciera (o no funcionase) la señalización luminosa del vehículo y esto entra en clara contradicción con lo dispuesto en el artículo 109 del RGCir que permite advertir de las maniobras con la señalización luminosa o con el brazo e incluso da más valor al brazo al anular la señalización luminosa si contradice la señal efectuada con aquel.

⁹⁶⁴ En manuales de autoescuela del permiso B se suele indicar que está prohibido levantar la mano indicando a los peatones que pasen en un paso de peatones. Sin embargo no hay **ninguna sanción que esté anudada claramente a esa prohibición. Los artículos 108 y 109 RGCir** se refieren únicamente a las advertencias de los conductores cuando realicen maniobras.

El art. 10.2) TRLTSV indica: “El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, **cuidando de no poner en peligro**, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía, **especialmente a aquellos cuyas características les hagan más vulnerables**”.

El RGCir señala en su art. 3: “Los usuarios de la vía deben comportarse de forma que no entorpezcan indebidamente la circulación, **ni causen peligro**, perjuicios o molestias innecesarias.”

Entre los usuarios vulnerables están los peatones y si se entiende que el hacer ese gesto puede ponerlos en peligro porque confiados en la señal recibida, podrían iniciar el cruce sin verificar adecuadamente que otro vehículo circula en el carril contiguo sin detenerse, entonces podría pensarse que es una infracción, aunque tendría que haber dolo, es decir, intención de poner en peligro a los peatones, ya que si se hace por cortesía, ésta última no puede ser sancionada.

Conviene señalar que en el folleto educativo que se ocupa de los peatones, la DGT dice que los peatones deberán indicar con la mano la intención de cruzar por el paso. Véase: https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/conoce_la_dgt/que-hacemos/educacion-vial/adultos/no-formal/peatones.pdf

⁹⁶⁵ Título II. Capítulo XI del Reglamento General de Circulación (advertencias de los conductores).

⁹⁶⁶ TRLTSV: art. 44.3 y 4.

⁹⁶⁷ Art. 67 RGCir (instalación de señales acústicas en vehículos prioritarios), art. 68 (facultades de los conductores de vehículos prioritarios), art. 84 (obligaciones del que adelanta antes de iniciar la maniobra), art. 110 (advertencias acústicas), art. 122 (circulación por la calzada o el arcén), señal R-310 (advertencias acústicas prohibidas) y señal V-1 en el vehículo (vehículo prioritario).

RGV: Señal V-1 en el vehículo (vehículo prioritario), V-10 (transporte escolar), art. 11 (condiciones técnicas de los vehículos),

⁹⁶⁸ Se debía haber aprovechado el art. 110 RGCir para indicar que las advertencias acústicas debieran hacerse a intervalos cortos y frecuentes, tal como indica el art. 109 de ese mismo reglamento con respecto a las advertencias ópticas.

Se ha sancionado a algún aficionado de un club de fútbol por tocar la bocina en las calles de forma reiterada para celebrar el triunfo de su equipo favorito.

⁹⁶⁹ Un uso inmotivado es tocar la bocina a un vehículo detenido ante un semáforo ya que no está contemplado su utilización en el art. 110 RGCir.

Dado que está prohibido el uso de las señales acústicas, salvo para evitar un accidente, para advertir de un adelantamiento o para avisar de que se transporta con urgencia a alguien a un hospital, podemos decir que la presencia de la señal vertical de “advertencias acústicas prohibidas” en un lugar como es la proximidad de un hospital o de una residencia de ancianos, es fundamentalmente una **señal de recuerdo** ya que la prohibición existe siempre, salvo en los tres casos mencionados anteriormente.

En Estados Unidos, es ilegal, en muchos estados, tocar la bocina en las proximidades de un caballo. En España, en la primera norma de tráfico, la Real Orden de 1897, se prohibía que los vehículos de motor emitiesen ruido que “espantase a las caballerías”.

4. Los vehículos de servicios de urgencia⁹⁷⁰ y otros vehículos especiales podrán utilizar otras señales ópticas y acústicas en los casos y en las condiciones que reglamentariamente se determinen⁹⁷¹.

CAPÍTULO III

Otras normas de circulación⁹⁷²

⁹⁷³ (Transporte de mercancías o cosas).

⁹⁷⁰ El Diario de Sesiones del Senado, Comisión de Interior, de 20.12.2010, refleja un debate parlamentario a cuenta de las infracciones cometidas por los vehículos que circulan con matrícula reservada. En muchas ocasiones son coches oficiales utilizados por altos cargos, en otras personas que corren un grave riesgo, por ejemplo, por amenazas terroristas, y en otras se trata de vehículos policiales camuflados. Estas matrículas son adjudicadas por el Ministerio del Interior en aplicación de una instrucción reservada de 1 de julio de 1996. Las denuncias derivadas de las infracciones cometidas por estos vehículos son enviadas por las jefaturas de Tráfico o los ayuntamientos a la Secretaría de Estado de Seguridad, quien da traslado de estas a los titulares a efectos de que realicen las comunicaciones pertinentes al órgano instructor para que proceda a la identificación de los conductores. En este sentido, durante el año 2009 la Secretaría de Estado de Seguridad tramitó un total de 1374 denuncias por infracción a la Ley de Seguridad Vial en que estuvieron implicados vehículos dotados de esa matrícula reservada.

La Instrucción 16/S-141 de la DGT de 08.04.2016, señala que, en caso de infracción (habitualmente en las detectadas por medios automáticos) cometida con un vehículo con matrícula reservada o prioritario, y no habiendo quedado acreditado ni el servicio prioritario al que el vehículo pudiera estar adscrito ni la identidad del conductor responsable de dicha infracción se solicitará la identificación del conductor y sólo será causa de justificación o exculpación que vengan avaladas por el Mando Superior de la Unidad de que se trata. Esas causas podrán ser la prestación de un servicio urgente, preferente o reservado en el marco de una operación o diligencia ordenada por la Autoridad Policial, Judicial o Sanitaria. No se admitirán, por sí solas las siguientes justificaciones: premura de tiempo, vehículo oficial, descuido o vehículo al servicio de un alto cargo.

Se estima en unas 10.000 las matrículas protegidas. Sin embargo, la Asociación Reformista de Policías (un sindicato de la policía nacional) ha denunciado que el uso de este tipo de matrículas se sitúa al margen de la ley. Este tipo de conductores deberían identificarse en un plazo de 70 días después de la infracción, pero la realidad es que al cabo de 140 días las sanciones no identificadas pasan a estar 'pendientes de identificación' y se finaliza "de facto" el procedimiento administrativo.

⁹⁷¹ En el RGCir, el Art. 68.2 indica cuales son los vehículos prioritarios (los vehículos de los servicios de policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento, y de asistencia sanitaria, pública o privada, que circulen en servicio urgente y cuyos conductores adviertan de su presencia mediante la utilización simultánea de la señal luminosa V-1 y del aparato emisor de señales acústicas especiales) y el 112 las advertencias de los vehículos de servicio de urgencia.

El artículo 18 del Real Decreto 2364/1994, de 9 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Seguridad Privada determina las características de los vehículos utilizados por las empresas de seguridad privada y "que habrán de reunir las características a que se refiere el artículo 1.d) de este Reglamento, **no pudiendo disponer de lanzadestellos o sistemas acústicos** destinados a obtener preferencia de paso a efectos de circulación vial" En el citado artículo 1.d) del Reglamento dispone los servicios y actividades que las empresas de seguridad privada pueden realizar, concretándose en dicho artículo: "... mediante vehículos cuyas características serán determinadas por el Ministerio de Justicia e Interior, de forma que **no puedan confundirse con los de las Fuerzas Armadas ni con los de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad**".

⁹⁷² En este Capítulo, tanto la Ley (arts. 45 al 52) como el RGCir (arts. 114 a 130), regulan diversos aspectos relacionados con la circulación, destacando especialmente los elementos de protección.

⁹⁷³ La Ley no muestra interés en bosquejar siquiera el transporte de mercancías y cosas, que en el RGCir se encuentra en los artículos 13 al 16. El RGCir dice en su art. 15.3), por ejemplo, que en los vehículos no destinados exclusivamente al transporte de mercancías la carga podrá sobresalir por la parte posterior hasta un 10 por ciento de su longitud, y si fuera indivisible, un 15 por ciento. Y, como una bicicleta es divisible no podría sobresalir más de un 10% por la parte posterior del vehículo, pero sí podría sobresalir el transportín en el que va colocada hasta un 15% al no ser divisible.

La redacción del RGCir en este aspecto también es defectuosa, así el art.16 que se ocupa de las operaciones de carga y descarga señala en su apartado b) que: "Se efectuarán, en lo posible, por el lado del vehículo más próximo

⁹⁷⁴ (Comportamiento en el transporte público).

Artículo 45. Puertas.

Se prohíbe llevar abiertas⁹⁷⁵ las puertas del vehículo⁹⁷⁶, abrirlas antes de su completa inmovilización⁹⁷⁷ y abrirlas o apearse del mismo sin haberse cerciorado previamente de que ello no implica peligro o entorpecimiento para otros usuarios, especialmente cuando se refiere a conductores de bicicletas⁹⁷⁸.

Artículo 46⁹⁷⁹. Apagado de motor⁹⁸⁰.

al borde de la calzada”, cuando hubiera sido mucho más claro que dijese: “por el lado del vehículo más próximo al borde de la acera o del arcén”.

Conviene consultar la “Guía europea de mejores prácticas sobre sujeción de cargas” elaborada por un grupo de expertos creado por la Dirección General de Movilidad y Transportes; los expertos fueron designados por los Estados miembros y los agentes del sector industrial.

⁹⁷⁴ *Se echa de menos que el TRLTSV no se ocupe del comportamiento del conductor y de los usuarios del transporte público y sin embargo aparezca ese comportamiento, aunque de una forma limitada, en el art. 11 RGCir que se ocupa del transporte colectivo de personas.*

⁹⁷⁵ *Dado que pueden ir entreabiertas o mal cerradas, una redacción mejor sería: “Es obligatorio llevar cerradas todas las puertas del vehículo”. En caso de ir mal cerradas se podría denunciar por el art. 13 del TRLTSV o el 17 del RGCir ya que el conductor debe estar, en todo momento, en condiciones de controlar su vehículo.*

La duda surge sobre si la puerta o portón trasero o la puerta del maletero están incluidas en este apartado. El art. 15.3 RGCir dispone que en los turismos la carga, si es indivisible puede sobresalir hasta un 15% por la parte posterior y el art. 14 establece que la carga transportada en un vehículo, así como los accesorios que se utilicen para su acondicionamiento o protección, deben estar dispuestos y, si fuera necesario, sujetos de tal forma que no puedan desplazarse de manera peligrosa, comprometer la estabilidad del vehículo u ocultar los dispositivos de alumbrado o de señalización luminosa, las placas o distintivos obligatorios y las advertencias manuales de sus conductores y si esto no sucediese no sería denunciable y sancionable.

⁹⁷⁶ *La redacción sería correcta si las bicicletas, los ciclomotores, las motocicletas y todos los vehículos de tracción animal tuviesen puertas. Por ello debiera redactarse del siguiente modo: “Cuando un vehículo disponga de puertas, se prohíbe llevarlas abiertas o mal cerradas ...”*

⁹⁷⁷ *Una medida de seguridad vial muy recomendable es que el conductor abra su puerta con la mano derecha ya que eso lo obliga a mirar para atrás y a fijarse más en el espejo retrovisor izquierdo. Es lo que se conoce como “abrir a la holandesa”.*

⁹⁷⁸ *Por consiguiente, el ciclista o motociclista siempre tendrán la ley a su favor si adelantan al vehículo por la izquierda, ya que corresponde al conductor del coche (o al pasajero del lado izquierdo del asiento trasero) comprobar que no pasa nadie antes de abrir la puerta.*

La situación es diferente si la colisión es consecuencia de la apertura de la puerta derecha. En efecto, si bien es cierto que el ocupante del automóvil debe cerciorarse siempre de que no viene nadie antes de abrir la puerta, al mismo tiempo, las bicicletas y las motocicletas nunca pueden adelantar a un vehículo por la derecha, aunque esté deteniéndose, salvo en los casos previstos en el art.33.2) TRLTSV.

El ciclista o el motorista diligente que está adelantando a un coche estacionado o parado debe prever que los ocupantes de éste pueden abrir la puerta del coche, ya sea hacia la derecha o hacia la izquierda, por lo que está obligado a adelantar con extrema precaución manteniendo una distancia lateral de seguridad adecuada.

Normalmente estos casos se resuelven con una concurrencia de culpas y definición de los porcentajes de responsabilidad según la dinámica de cada accidente.

⁹⁷⁹ *Este artículo es demasiado escueto y debiera decir en otro apartado que reglamentariamente se podrán añadir más limitaciones en relación con vehículos que tengan que tener el motor apagado. El art. 115 RGCir añade limitaciones no contempladas en la ley, como el apagado de luces, de sistemas eléctricos y de aparatos emisores de radiación. Este último artículo califica a la radio como un sistema eléctrico cuando lo apropiado es que lo calificara como sistema electrónico.*

⁹⁸⁰ *El título del artículo más que informar, despista y debiera decir: “Apagado de motor en zonas poco ventiladas y por razones de seguridad”.*

El Decreto 537/2004, de 23 de noviembre de la Junta de Andalucía, por el que se regulan los derechos de los consumidores y usuarios en las actividades de distribución al por menor y suministro a vehículos de combustibles

Aun cuando el conductor no abandone⁹⁸¹ su puesto, **deberá parar el motor** siempre que el vehículo **se encuentre detenido en el interior de un túnel⁹⁸², en lugar cerrado⁹⁸³ o durante la carga de combustible⁹⁸⁴.**

Artículo 47. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad⁹⁸⁵.

y carburantes en instalaciones de venta directa al público y las obligaciones de sus titulares, señala de forma expresa que en las estaciones de servicio tiene que haber un cartel que incluya los siguientes mensajes: a) Se prohíbe fumar; b) Prohibido repostar con las luces encendidas y el motor en marcha y c) Deberá mantenerse apagado el teléfono móvil mientras se permanezca en la zona de seguridad de este establecimiento.

Por ello también el TRLTSV o el RGCir también debieran aclarar lo que es la zona de seguridad y las prohibiciones que existirían en esa zona.

⁹⁸¹ Aquí parece quedar claro que “no abandonar” es no bajarse del vehículo y este significado debiera aplicarse en relación con la “parada” pero no es así, ya que al definir este último término en el Anexo I del TRLTSV se establece en relación con el vehículo: “sin que el conductor pueda abandonarlo” y no es cierto ya que permite bajarse del vehículo.

⁹⁸² Véase el Real Decreto 635/2006, de 26 de mayo, sobre requisitos mínimos de seguridad en los túneles de carreteras del Estado.

⁹⁸³ En este artículo se echa de menos la frase “en las condiciones que reglamentariamente se determinen” ya que, aunque el art. 97.3 del RGCir insiste en que se deben apagar, vemos que el art. 115.2 RGCir señala que sólo se tienen que apagar cuando transcurran más de dos minutos dentro de un túnel u otro lugar cerrado. Lo que no está muy claro es que existan “lugares cerrados” más allá de los garajes, donde no se aplica la ley de tráfico y además mientras el TRLTSV diferencia a los túneles de los lugares cerrados, el RGCir los diferencia en su art. 115.1) mientras que en el siguiente apartado del mismo artículo afirma que un túnel es un lugar cerrado y precisamente esa no es la característica de un túnel.

⁹⁸⁴ Art. 115 del RGCir (apagado de motor).

⁹⁸⁵ El equipamiento obligatorio o muy recomendable para motoristas, ciclistas y conductores de motocicletas, triciclos de motor, cuatriciclos de motor y ciclomotores, al igual que las sillas infantiles está sujeto al tipo normal del IVA del 21%.

Algunos de estos equipamientos representan un coste importante para los usuarios de la carretera. Es el caso, por ejemplo, de los cascos homologados para los conductores y pasajeros de vehículos de dos ruedas o de los guantes de protección para motociclistas y sus acompañantes. Parece totalmente lógico que los equipos cuya finalidad es salvar vidas y que la ley obliga a llevar a los usuarios se beneficien de este tipo reducido. Lo mismo sucede en el caso de las sillitas infantiles que se instalan en los vehículos ya que conseguir una mayor seguridad de los niños como pasajeros no debería ser un privilegio reservado únicamente para aquellos que pueden permitirse pagar precios elevados por los dispositivos de retención infantil. La imposición de un alto IVA sobre estos productos esenciales crea una barrera económica significativa para las familias con recursos limitados, dejando a muchos niños expuestos a un mayor riesgo en caso de accidente.

⁹⁸⁶**El conductor y ocupantes⁹⁸⁷ de vehículos a motor y ciclomotores están obligados a utilizar el cinturón⁹⁸⁸ de seguridad⁹⁸⁹, el casco⁹⁹⁰ y demás elementos de protección⁹⁹¹ en los términos que reglamentariamente se determine⁹⁹².**

⁹⁸⁶ Este párrafo ya figura en el art. 13.4) y por ello no debiera repetirse.

⁹⁸⁷ Ni el TRLTSV ni el RGCir tienen en cuenta específicamente el caso de los empleados del servicio de limpieza urbana que muchas veces viajan en los estribos traseros de los camiones, también denominados estriberas, y que descienden, cada pocos metros, para vaciar los contenedores dentro de los mismos. Entrarían en la categoría de “ocupantes” y por ello tendrían que llevar cinturón de seguridad, sin embargo, no ocurre así y es más fácil encontrarlos con casco, aunque el siguiente apartado del artículo no se lo exija.

Debemos tener en cuenta lo dispuesto en el RGCir, que en su artículo 10) -Emplazamiento y acondicionamiento de las personas-, prohíbe que en los vehículos, como norma general, los pasajeros ocupen otro lugar distinto al establecido para ello, al preceptuar: “1. Está prohibido transportar personas en emplazamiento distinto al destinado y acondicionado para ellas en los vehículos”. Sin embargo, el apartado 2 de este mismo artículo deja abierta la posibilidad de fijar alguna excepción a la norma general, y así dispone que “2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, en los vehículos de transporte de mercancías o cosas podrán viajar personas en el lugar reservado a la carga, en las condiciones que se establecen en las disposiciones que regulan la materia”.

Parece que este precepto del RGCir es un residuo del tiempo en que era frecuente el transporte de personas en emplazamiento destinado a la carga, pues existían instrucciones para el transporte de personas en camiones, con motivo de concentraciones de los años 1.961 y 1.963, así como Circulares de la Dirección General de Tráfico sobre el transporte de obreros en remolques agrícolas, de 1.973 y 1.992. Así pues, en tanto no se modifique legalmente la calificación de esta infracción, lo único que parece viable es aplicar la cuantía máxima prevista para las infracciones leves a la vista de la peligrosidad del caso concreto” (DGT. Escrito de 18 de marzo de 2.008).

Al amparo de esta excepción podríamos incluir, entre otros, aquellos vehículos a los que se refiere el artículo 15.4) del Real Decreto 628/2014, de 18 de julio, por el que se regulan las peculiaridades del régimen de autorizaciones para conducir vehículos pertenecientes a las Fuerzas Armadas y a la Guardia Civil, según el cual, “Se podrán transportar personas en vehículos no específicamente destinados al transporte de personas...”; los de mantenimiento, conservación y señalización de carreteras (los obreros van sentados en estribos posteriores dejando o recogiendo conos, señales, etc. con motivo de señalización circunstancial en las vías), así como los destinados a la recogida de residuos sólidos urbanos, siempre que los mismos -vehículos y operarios- cumplan la normativa sectorial que les afecta y que regula dicha actividad.

Los vehículos de recogida de residuos de carga posterior, en su construcción, tienen que acogerse a la norma UNE—EN 1501-1 en la que figuran sus requisitos generales y de seguridad. Esta norma exige unos requisitos para subirse a los estribos.

También se debe tener presente el Real Decreto 1215/1997, de 18 de julio, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo, pero no basta con que se acoja el personal a estas normas ya que deben cumplir también con el TRLTSV.

Los vehículos van normalmente equipados con un sensor en los estribos que detecta que van sobre ellos los operarios y lo advierte visualmente y acústicamente al conductor e impide que los vehículos puedan superar una determinada velocidad. También impide la marcha atrás con operario en estribera. Los estribos se deben diseñar y fabricar de manera que se evite que dichas personas resbalen, tropiecen o caigan sobre estas partes o fuera de ellas, por ello, deben ser antideslizantes con burlate de goma de protección acorde con la normativa y de forma que la suciedad, la nieve y el hielo se eliminen fácilmente.

En cuanto al vehículo si se le ha expedido el correspondiente permiso de circulación y éste no ha sido objeto de declaración de pérdida de vigencia, de nulidad o anulado, ello quiere decir que reúne las características técnicas establecidas al efecto y ha sido homologado, por lo que no hay impedimento administrativo alguno que imposibilite su circulación.

Podría ser objeto de denuncia si el vehículo no cumple algunas de los requisitos o características técnicas a que se refiere el Real Decreto 2822/1998, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, en cuyo caso se estaría cometiendo una infracción muy grave por infracción al artículo 11.5z) por “Circular con un vehículo que incumple las condiciones técnicas que deben tener los vehículos de motos, sus partes y piezas, para poder ser matriculado o puesto en circulación, afectando las mismas gravemente a la seguridad vial”; al art. 12.5a) o 12.5b) -infracción grave o muy grave respectivamente- por “Circular con el vehículo reseñado incumpliendo las condiciones establecidas reglamentariamente y recogidas en el Anexo I”; o bien al art. 12.5c) en el caso de que presentara aristas cortantes, bajo el concepto de “Circular con el vehículo reseñado teniendo adornos u objetos con aristas salientes que presenten peligro para los ocupantes o el resto de usuarios de la vía”; al artículo 1.1.5b) o 1.2.5a) por circular con o sin permiso de circulación o bien al art. 7.2.5b) o 7.2.5c) en el supuesto de que se hubiera realizado una reforma y ésta no hubiera sido regularizada ante el órgano competente en materia de industria.

⁹⁸⁸ El diario digital "El Confidencial" señala en fecha 31.08.2016 que la DGT va a distribuir 270 cámaras por la geografía nacional que permiten detectar que no se está utilizando el cinturón de seguridad. Tampoco deben utilizarse los respaldos de bolas ya que favorecen el efecto submarino.

El periódico "La Opinión" de A Coruña, publica una noticia sobre la utilización de una hebilla del cinturón de seguridad por parte del conductor de un vehículo para evitar que le pitase. Comentan que algunos conductores colocan el cinturón por detrás de su cuerpo y lo abrochan en el anclaje para evitar el "molesto" pitido, pero algunos optan por ir a un desguace y conseguir una hebilla. Por ejemplo, en un vehículo de reparto o en un taxi se podría colocar, en zona urbana, porque así lo permite el art. 119 del RGCir que se ocupa de las exenciones en el uso de los cinturones de seguridad.

⁹⁸⁹ No se debe utilizar un cojín para elevarse en el asiento ya que un cojín no es un alzador homologado y podría perjudicar notablemente la respuesta del cinturón de seguridad en caso de un accidente.

⁹⁹⁰ Artículos 116 a 119 del RGCir. Éste en su art. 118 habla de casco homologado o certificado, pero no exige que sea integral, término este que no figura en el TRLTSV ni en los Reglamentos que lo desarrollan. En España se aplica el Reglamento núm. 22 sobre prescripciones uniformes relativas a la homologación de cascos de protección para conductores y pasajeros de motociclos, que se aprobó en Ginebra en 1958 y al que se adhirió España el 11.08.1961 (BOE núm. 3, de 31 de enero de 1962). La Orden de aplicación del Reglamento se aprobó por el Ministerio de Industria el 03 de marzo de 1977 (BOE núm. 60, de 11 de marzo).

El uso de un casco de moto no homologado puede tener un impacto directo en la indemnización en caso de accidente. Si se demuestra que en el momento del accidente no se llevaba casco o éste no estaba homologado, puede afectar a la compensación por daños. No usar un casco de moto original puede considerarse una conducta negligente, lo que podría afectar la indemnización por las lesiones sufridas o el fallecimiento. La valoración del daño estético por cicatrices es un factor clave en la indemnización. Las cicatrices visibles pueden afectar mucho la calidad de vida, como la autoestima, las relaciones sociales y la capacidad para desenvolverse en la vida diaria. Si la cicatriz es de un accidente de moto sin casco, la compensación podría ser menor que si hubieras usado un casco homologado.

Además, las secuelas no se limitan a cicatrices visibles. Las lesiones también pueden incluir problemas funcionales, como dificultad para mover la mandíbula o problemas de visión, los cuales serán evaluados por un perito médico.

Si sufres lesiones en la cabeza o la cara, como cicatrices o fracturas, no usar un casco adecuado puede reducir la indemnización que recibas. Esto ocurre porque, al no usar el casco, se considera que tomaste un riesgo innecesario, lo que afecta la valoración de los daños estéticos y funcionales.

En el caso de que se utilice un casco que cubra sólo la parte superior de la cabeza debiera exigirse el uso de gafas de protección a los motoristas. En muchos países se exige protección visual para el conductor.

En algunos países, como Argentina, ante la proliferación de robos desde motocicletas se ha llegado a exigir que el casco y el chaleco reflectante, incluidos los del acompañante, lleven impresos la matrícula del vehículo.

⁹⁹¹ Los pasajeros sólo pueden viajar en los asientos homologados de los que van dotados los vehículos. Hacerlo en cualquier otro lugar o de cualquiera otra forma constituye una infracción.

⁹⁹² Véanse los artículos 116 al 119 del RGCir. El artículo 117.2) de este Reglamento califica de infracción grave no llevar instalados en el vehículo los cinturones de seguridad y se sanciona por el art. 76.o) del TRLTSV por incumplir las condiciones técnicas reglamentariamente establecidas. En caso de accidente, si no se lleva, puede suponer que disminuya la indemnización del seguro de responsabilidad civil hasta un 75%.

El art. 118.1 del RGCir señala que los cascos "se deben utilizar adecuadamente" por lo que un casco desabrochado o de una talla excesiva incumpliría esta norma.

Hay que tener en cuenta que, en los ensayos a que son sometidos los cascos para su homologación, entre los que se incluyen pruebas de absorción de impactos, se requiere, por la normativa vigente, que los cascos estén firmemente sujetos a la cabeza. El no llevarlos bien ajustados y sujetos hará que en caso de impacto no puedan desplegar la eficacia que por diseño pueden ofrecer y, en consecuencia, resultar prácticamente inútiles.

El 27.03.2014 la Directora General de Tráfico contestó un escrito del General Jefe de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, donde señala que la definición "adecuadamente" está ligada a su homologación, con lo cual deberán tenerse en cuenta las instrucciones de uso dadas por el fabricante, ya que de esta manera queda garantizado un uso del casco en las mismas condiciones con las que fue homologado.

Para circular por la Unión Europea y por otros países europeos (en total 49) deben llevar una etiqueta cosida dentro del casco con la letra E, un número correspondiente al país donde recibe la homologación (en España es el 9) y la norma europea vigente ECE R22-05 o la más reciente ECE 22.06 y P/J para los modulares (también conocida como doble homologación), lo que permite circular con ellos en modo cerrado o jet.

La norma UNECE R22.06 es obligatoria para todos los cascos de moto comercializados en la Unión Europea desde el 3 de julio de 2023. La nueva norma tiene más seguridad frente a impactos oblicuos y laterales, es mucho más estricta, haciendo los cascos mucho más seguros.

El conductor de un vehículo de movilidad personal estará obligado a utilizar casco de protección en los términos que reglamentariamente se determine.

En España se aplican las siguientes homologaciones europeas:

- “J” o “JET”. Casco homologado para la circulación (sin protección maxilar). Destinados más a un uso urbano, que dejan la cara y la barbilla al descubierto y ofrecen un menor grado de seguridad en caso de caída. Los usuarios de scooters de ciudad prefieren los cascos jet, por su gran visibilidad y ligereza.
- “P” o integrales. Casco homologado para la circulación (con protección maxilar integral). Es el más común, de una sola pieza, que protege el mentón con una mentonera fija e incorpora una pantalla que ofrece un alto grado de insonorización. El casco integral es el que mayor protección ofrece.
- “P/J, casco con doble homologación, para la circulación con mentonera abierta o cerrada. Se trata de cascos que nos permiten abrir la mentonera.
- “N/P” (No protectivos, o sea, con protección maxilar NO integral).

Así si el casco no cuenta con la preceptiva doble homologación “P/J” no se puede circular con él con la mentonera levantada o desmontada, y si se lleva de esta forma, en caso de accidente, puede provocar una importante disminución de la protección ocular, de la cara, etc.

No sería sancionable llevar la mentonera levantada, según informe del Coronel Director de la Escuela de Tráfico de la Guardia Civil, de fecha 03.10.2013 ya que la normativa no refleja con claridad que sea infracción.

*Los cascos certificados (de uso exclusivo para usuarios de ciclomotores) se rigen por la norma UNE 26.428/91, que se ha demostrado **insuficiente en el mínimo exigido en cuanto a la protección de los usuarios** y que se aplicó a partir de la incorporación del uso del casco en los ciclomotores a primeros de los 90.*

Para saber si el casco de moto está homologado y es válido para circular en España, se debe revisar la etiqueta blanca que hay en el interior. En él hay que buscar un código similar al siguiente: E9 051046/P-1358. Si lo tiene, el modelo tiene la homologación ECE/ONU R22 y es totalmente válido. Esto es, siguiendo ese ejemplo, lo que significa cada dígito de la numeración:

- E: indica que ha sido fabricado dentro de un país miembro de la Unión Europea.
- 9: este número hace referencia a España. Cada uno de los 27 países de la Unión Europea tiene un dígito (por ejemplo, Italia es el 3, mientras que Alemania es el 1). Siempre que vaya del 1 al 27, será válido dentro del territorio nacional.
- 05: hace referencia a la revisión de la norma europea en vigor.
- 1046: es el número de homologación. Se entrega por orden a cada modelo sometido a las pruebas.
- P: indica que el casco es protector. Solo se da a los cascos modulares e integrales. Se usa una J para los tipo jet y un N/P para aquellos que no protegen el mentón.

- 1358: es el número de serie del casco según la marca. Gracias a él es posible buscar su origen.

Por su parte, las chaquetas y pantalones fabricados antes del año 2018 deben llevar la etiqueta EN 13595. Estas prendas se podrán seguir vendiendo hasta el 21 de abril del 2023. Disposición Transitoria segunda, artículo 47, del Reglamento 2016/425 del Parlamento Europeo y del Consejo. Esa etiqueta ha sido sustituida en la actualidad por la EN 17094.

El art. 119 RGCir no contempla entre las exenciones en el uso del cinturón de seguridad a:

a) quienes viajen de pie en un autocar o autobús en el que esté autorizado el transporte de pasajeros de pie [recordemos que el art. 48.1.b) RGCir reconoce esa posibilidad].

b) al personal de apoyo en autobuses y autocares que se debe levantar para atender a personas que necesitan atención especial.

c) a los pasajeros en autocares de larga distancia con una masa máxima autorizada de más de 3,5 t al abandonar el asiento durante un breve periodo de tiempo, por ejemplo, para ir al servicio.

En cambio, el Reglamento General de Circulación alemán (StVO) tiene en cuenta estas 3 situaciones en el art. 21a).

El conductor y, en su caso, los ocupantes⁹⁹³ de bicicletas⁹⁹⁴ y ciclos⁹⁹⁵ en general⁹⁹⁶ estarán obligados a utilizar el casco de protección⁹⁹⁷ en las vías urbanas⁹⁹⁸, interurbanas⁹⁹⁹ y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años¹⁰⁰⁰, y también por quienes circulen por vías interurbanas¹⁰⁰¹.

Reglamentariamente se fijarán las excepciones a lo previsto en este apartado¹⁰⁰².

⁹⁹³ Una redacción más correcta sería “y, en su caso, los otros ocupantes (o los pasajeros)”.

⁹⁹⁴ Debemos recordar que no sólo es ocupante el pasajero de una bicicleta tándem sino también los niños de hasta 7 años que circulan en un asiento adicional homologado, de acuerdo con el artículo 12.1) RGCir.

⁹⁹⁵ El art. 118.1 del RGCir sólo lo exige a conductores y pasajeros “cuando circulen”, por ello si el conductor o el pasajero no están montados sobre el vehículo en marcha o están montados en una motocicleta parada no están circulando y no tiene obligación de ponerse el casco. Ni el TRLTSV ni el RGCir definen “circulación” aunque si encontramos la definición de “hechos de la circulación” en el art. 2 del RD 1507/2008 por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor: “1. A los efectos de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y de la cobertura del seguro obligatorio regulado en este Reglamento, se entienden por **hechos de la circulación los derivados del riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor** a que se refiere el artículo anterior, tanto por garajes y aparcamientos, como por vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, urbanos o interurbanos, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común”.

⁹⁹⁶ En lugar de decir “en general” debía haber dicho “que no sean juguetes”.

⁹⁹⁷ Si un ciclista se ve involucrado en un accidente, en el que no tiene culpa, y no lleva casco en las situaciones en que es obligatorio y resulta lesionado en la cabeza, el tribunal puede estimar que hay concurrencia de culpas, por no llevar casco, y deducirle parte de la indemnización que le correspondería.

⁹⁹⁸ Debiera indicar a la edad en que un menor puede circular por la calzada en bicicleta.

⁹⁹⁹ Como vemos no es obligatorio el uso de casco en vías urbanas salvo para los menores de 16 años. En el caso de que estos últimos no lo lleven puesto les supondrá una multa de 200 euros, que deberán pagar los padres o tutores legales del menor, si éste no lo hace con sus ahorros.

¹⁰⁰⁰ Este apartado está vigente, ya que la ley es de aplicación directa, y al no proporcionar más detalles, la norma se aplica a todo tipo de ciclos y a todos los lugares donde rige la Ley de Tráfico, incluidos los parques públicos y aunque las bicicletas tengan rodines. Esta vez la Ley incluye la frase “y ciclos en general” aunque un niño, por ejemplo, de 2 años que maneja un triciclo en un parque, está exento de utilizarlo ya que va montado en un juguete. Se considera una infracción grave contemplada en el art. 76.h (no hacer uso, o no hacerlo de forma adecuada, del casco) y sí un niño de, por ejemplo, 12 años circula por una senda ciclable (hasta los 16 años tendría que usar casco), señalizada con la señal S-33, en una bicicleta que no sea un juguete, tendría la misma sanción que un motorista que va sin casco en motocicleta, lo que parece desproporcionado.

Ni el TRLTSV ni sus reglamentos informan sobre cuando una bicicleta infantil deja de ser un juguete. El Real Decreto 1205/2011, de 26 de agosto, (BOE núm. 209, de 31 de agosto) sobre la seguridad de los juguetes, en su Anexo I contiene una lista de productos que, en particular, no se consideran juguetes a efectos de ese Real Decreto y en su punto 4 considera que una bicicleta deja de ser juguete cuando cuenta con una altura máxima de sillín superior a 435 mm, medida como la distancia vertical entre el suelo y el punto más alto de la superficie del sillín, con éste colocado en posición horizontal y la tija en la marca inferior.

Este apartado está pendiente de desarrollo en el RGCir.

Dada la evolución de esta ley a lo largo de los años, posiblemente en una próxima reforma se extienda la obligación de usar casco en vías urbanas a todos los conductores de ciclos independientemente de su edad, excepto que se trate de juguetes.

¹⁰⁰¹ Una redacción excesivamente farragosa. En este párrafo dice que el uso del casco es obligatorio en las vías interurbanas con las condiciones que reglamentariamente se determinen y vuelve en el siguiente apartado a reiterar que es obligatorio para quienes circulen en vías interurbanas, aunque esta vez sin remisión a ningún reglamento. En el siguiente párrafo vuelve a citar posibles excepciones reglamentarias.

¹⁰⁰² Las exenciones están contempladas en el art. 119 RGCir.

Artículo 48. Tiempos de descanso y conducción¹⁰⁰³.

Por razones de seguridad podrán¹⁰⁰⁴ regularse los tiempos de conducción y descanso¹⁰⁰⁵. También podrá exigirse la presencia de más de una persona habilitada¹⁰⁰⁶ para la conducción de un solo vehículo¹⁰⁰⁷.

Artículo 49. Peatones¹⁰⁰⁸.

¹⁰⁰³ Esta infracción está regulada en el art. 140.20 LOTT y concordante art. 197.20 ROTT (infracción muy grave por el exceso superior al 50 por 100 en los tiempos máximos de conducción o de conducción ininterrumpida, así como la minoración superior a dicho porcentaje de los períodos de descanso obligatorios).

Además, se debe formular denuncia al conductor por infracción del artículo 120 RGCir: "Se considerará que afecta a la seguridad vial el exceso en más del 50 por 100 en los tiempos de conducción o la minoración en más del 50 por 100 en los tiempos de descanso establecidos en la legislación sobre transportes terrestres".

Supone la pérdida de seis puntos además de la sanción económica.

¹⁰⁰⁴ Mejor sería que figurase "se regularán" ya que es inimaginable que no estén regulados. Esta preocupación viene de antiguo y ya el Reglamento de 1918 exigía, en su artículo 33, en el caso de los vehículos de servicio público: "...los dueños cuidarán de no entregarles el servicio sin que hayan disfrutado un descanso mínimo de ocho horas".

Están regulados en el Reglamento (CE) núm. 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y en el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT).

¹⁰⁰⁵ Debía indicar que esa limitación sólo se aplica a los conductores profesionales.

¹⁰⁰⁶ No debemos pensar sólo en los conductores de camiones y autobuses de larga distancia que viajan, muchas veces, con un segundo conductor sino también en el Anexo I del Reglamento General de Conductores, dedicado al Permiso Comunitario de Conducción que, en su apartado B, señala que en ciertos casos se anotará el código europeo armonizado 05.05 en el caso de aquellos conductores que solo puedan conducir en presencia del titular de un permiso de conducción.

¹⁰⁰⁷ Véase el artículo 140 de la Ley 16/1987, de 30 de julio (BOE núm. 182, de 13 de julio), de Ordenación de los Transportes Terrestres.

¹⁰⁰⁸ El término "peatón" está definido en el apartado 4 del Anexo 1 del TRLTSV.

1. El peatón debe **transitar**¹⁰⁰⁹ **por la zona peatonal**¹⁰¹⁰, **salvo cuando ésta no exista o no sea practicable**, en cuyo caso podrá hacerlo por el arcén o, en su defecto, por la calzada¹⁰¹¹, en los términos que reglamentariamente se determine¹⁰¹².

¹⁰¹³ (Circulación de un peatón al salir de un vehículo particular).

¹⁰¹⁴ (Cruce de una calle).

¹⁰¹⁵ (Cruce peatonal a distinto nivel).

¹⁰¹⁶ (Cruzar distraído).

¹⁰⁰⁹ En la normativa de tráfico y seguridad vial transitar es a los peatones, lo que circular es a los vehículos.

¹⁰¹⁰ Véase la definición número 59 del Anexo I: "Parte de la vía, elevada o delimitada de otra forma, reservada a la circulación de peatones. Se incluye en esta definición la acera, el andén y el paseo". Un paso para peatones formaría parte de una zona peatonal.

Ante la duda sobre si un par de corredores pueden correr en paralelo, el art. 122 RGCir en su apdo. 1 requiere que se circule (con lo que **no prohíbe correr**) por el arcén izquierdo.

En su apdo. 5 establece que "la circulación (de peatones) por el arcén o por la calzada se hará con prudencia, sin entorpecer innecesariamente la circulación, y aproximándose cuanto sea posible al borde exterior de aquéllos deberán **marchar unos tras otros** si la seguridad de la circulación así lo requiere, especialmente en casos de poca visibilidad o de gran densidad de circulación de vehículos". Es decir, no indica que tengan que ir uno detrás de otro, sino que puede ir más de uno.

Por lo que, en las carreteras en ausencia de vehículos en las proximidades, nada privaría circular en paralelo a los peatones en zonas con buena visibilidad y eso incluye a un par de corredores corriendo por el arcén en paralelo.

De noche, fuera de poblado, de acuerdo con el art. 123 RGCir "todo tipo de peatón .../... deberá ir provisto de un elemento luminoso o retrorreflectante homologado.../...".

El art. 125 RGCir prohíbe la circulación de peatones por autopistas y autovías .../..."

Aunque en el RGCir no prohíbe expresamente correr por las aceras o las zonas peatonales, la definición 4 del Anexo I TRLTSV sobre los peatones, dice "que transitan a pie" y transitar se debe entender como que "circulan a paso humano".

La Orden TMA/851/2021, que se ocupa de la accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad en los espacios públicos urbanizados señala en su art. 5 que los espacios peatonales accesibles (sirven para correr), deberán tener una anchura superior de paso no inferior a 1,80 m, por lo que la posibilidad de correr en paralelo por una acera o paseo va a depender de la anchura de los mismos.

¹⁰¹¹ Lo que no pueden hacer los peatones es guardar una plaza de estacionamiento para un conductor y si otro conductor desea ocupar esa plaza, deben permitirselo. Al ser en este caso el peatón un usuario de la vía se le aplica también el artículo 2 RGCir, que prohíbe causar molestias y entorpecer la circulación, aunque en este caso una norma más precisa es el art. 122.6 RGCir "(...) ningún peatón debe permanecer detenido en la calzada ni en el arcén, **aunque sea en espera de un vehículo (...)**". Este comportamiento al no estar especificado claramente como infracción grave tendría la consideración de leve.

¹⁰¹² Art. 121, 122 y 123 RGCir. Este artículo 49 de la Ley debiera especificar que reglamentariamente se indicaría como deben circular fuera de poblado los peatones de noche en situaciones de escasa o nula visibilidad. La Guía codificada de infracciones en materia de tráfico y seguridad vial, de la DGT, señala que, en estas situaciones circular como peatón sin ir provisto de un elemento luminoso o reflectante homologado, es infracción leve.

¹⁰¹³ Debiera indicarse que está permitido que un peatón puede desplazarse por la calzada para subir a un vehículo parado o estacionado o bajar de él.

¹⁰¹⁴ Debiera indicar que el cruce de una calle, en caso de no existir un paso de peatones en sus proximidades, debe hacerse en la esquina, en la prolongación de la acera sobre la calle, aunque este precepto podría haber sido incluido en el RGCir.

¹⁰¹⁵ Debiera contemplarse el uso obligatorio de un cruce peatonal a distinto nivel cuando exista.

¹⁰¹⁶ El TRLTSV da a entender con frecuencia que los conductores de vehículos de motor son los principales causantes de los problemas de seguridad vial y no presta suficiente atención, por ejemplo, a las conductas de los peatones. El 25.10.2017 varios medios de habla inglesa reprodujeron unas declaraciones del alcalde de Honolulu (Islas Hawái) en las que comentaba la necesidad que tuvieron de aprobar, en el mes de julio de ese año, una ordenanza municipal prohibiendo mirar cualquier dispositivo electrónico cuando se cruza una calle, ya que muchos peatones acababan siendo golpeados por vehículos. En Europa, Lituania adoptó una medida similar el 03.10.2018.

¹⁰¹⁷ (Circulación obligada de los peatones por la calzada por obras).

2. Fuera de poblado, y en tramos de poblado incluidos en el desarrollo de una carretera¹⁰¹⁸ que **no dispongan de espacio especialmente reservado para peatones**, siempre que sea posible¹⁰¹⁹, **la circulación de los mismos se hará por su izquierda**¹⁰²⁰.

El diario Ausburger Allgemeine, de fecha, 19.04.2016 informa que en la ciudad de Ausburgo (Alemania) han empezado a instalarse luces led rojas intermitentes en el suelo, al lado de las paradas de tranvía, para atraer la atención de los peatones que van pendientes de su móvil.

La página SIPSE.com informa el 15.10.2016 que el ayuntamiento de San Cugat del Vallès (Barcelona) ha instalado franjas de luces led rojas en el pavimento para “reforzar la seguridad” de los peatones que caminan mirando el teléfono móvil u otros aparatos electrónicos de pantalla táctil. Esas franjas de luces quedan dentro del campo visual de una persona que consulta o maneja su teléfono móvil.

La cadena de televisión CNBC informa en su página web el 26.04.2016 que la ciudad de Chongqing, en el suroeste de China, ha dividido las aceras más anchas, para destinar una de las divisiones para los peatones distraídos que van pendientes de su móvil. Eso sí, les advierte con un cartel de que lo hacen por su cuenta y riesgo.

La página Citysice.com de 14.10.2017 publica que, en Suecia, unos diseñadores empezaron a instalar señales de peligro en las calles advirtiéndoles de la presencia de peatones que estaban mirando fijamente su móvil. Las señales comenzaron a llamar poderosamente la atención de muchos transeúntes, quienes compartieron irónicamente fotos de las mismas a través de las redes sociales, siendo hasta ahora la respuesta abrumadoramente positiva. En un primer momento, las autoridades locales decidieron retirar las señales, por no ser oficiales. Pero, ante el éxito, finalmente decidieron incorporarla al código de circulación.

Según un estudio de la Universidad de Maryland, publicado en 2015, hubo en los Estados Unidos más de 11.000 heridos a causa de distracciones relacionadas con el móvil entre 2000 y 2011.

¹⁰¹⁷ *Tendría que establecerse la obligación de las empresas que realicen obras que impliquen la imposibilidad de utilizar los arcones, de rodear con una protección peatonal los límites de la obra para que los peatones puedan circular por la calzada.*

En los municipios las OO.MM. suelen tenerlo regulado y así cuando una empresa solicita un permiso de obras, debe respetar lo dispuesto en esas normas. En el caso de que se prive a los peatones del uso de una zona peatonal -aceras, paseos, andenes, etc.- se debe diseñar y establecer una zona de paso exclusiva para peatones que estará convenientemente protegida, aunque ello suponga ocupar uno de los carriles de circulación de los vehículos. Esa zona estará señalizada, balizada e iluminada durante las horas nocturnas.

¹⁰¹⁸ *Una forma rebuscada de definir “travesía”.*

¹⁰¹⁹ *Esta frase es adecuada, ya que hay ocasiones en que no existe arcén en la izquierda de la calzada, pero sí en el costado derecho y en esos casos un peatón irá más seguro por el arcén, aunque no vea a los vehículos aproximándose de frente.*

¹⁰²⁰ *Con el propósito de que vea de frente los vehículos que se aproximan y tenga más capacidad de reacción que si circulase por la derecha sin ver cuando se acercan. Quedaría mejor si después de “por su izquierda” añadiese “viendo el tráfico que se aproxima de frente”.*

La ley británica de seguridad vial de 2006 proporciona unas reglas muy prácticas a los peatones, ya que:

- *Les pide que eviten situarse junto al bordillo de espaldas al tráfico;*
- *Si tienen que cruzar la carretera, deben primero mirar ambos lados;*
- *Les recomienda que estén siempre atentos a su entorno y eviten distracciones innecesarias;*
- *Que se muestren siempre atentos y respetuosos con los demás;*
- *En caso de no existir acera, deben mantenerse en el lado de la carretera que permite ver el tráfico que se aproxima;*
- *Deben tener especial cuidado y estar preparados para caminar en fila india, especialmente en carreteras estrechas o con poca luz;*
- *Deben mantenerse cerca del borde de la carretera;*
- *Se debe cruzar una carretera antes de una curva cerrada para facilitar la visión a los conductores que se aproximan.*
- *Para ayudar a que los vean deben llevar alguna prenda brillante o fluorescente cuando no existan buenas condiciones de visibilidad.*
- *Los que están a cargo de niños deben interponerse entre ellos y la calzada y sujetar sus manos con firmeza.*

El artículo 122.4 RGCir exige que circulen por el lado derecho los que empujen o arrastren un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, carros de mano o aparatos similares, todo grupo de peatones dirigido por una persona o que forme

3. Salvo en los casos y en las condiciones que reglamentariamente se determinen, **queda prohibida la circulación de peatones por autopistas y autovías**¹⁰²¹.

Artículo 50. Animales¹⁰²².

cortejo y los impedidos (un término muy desfasado que debiera sustituirse por “personas con discapacidades” o “personas con movilidad reducida” o “personas con diversidad funcional”) que se desplacen en silla de ruedas, todos los cuales habrán de obedecer las señales dirigidas a los conductores de vehículos: las de los agentes y semáforos, siempre. Es decir, si se arrastra un ciclo o un ciclomotor y se va circulando por el lado derecho hay que detenerse en un semáforo dirigido a los vehículos cuando se ponga en rojo.

¹⁰²¹ El art.125 RGCir desarrolla este punto: “Los conductores de vehículos que circulen por autopistas o autovías deberán hacer caso omiso a las peticiones de pasaje que reciban en cualquier tramo de ellas, incluidas las explanadas de estaciones de peaje”. La prohibición está motivada porque los peatones tienen prohibido circular por este tipo de vías. Si infringen esta norma al no estar expresamente considerada en los art. 76 o 77 TRLTSV como falta grave o muy grave tendría la consideración de leve. Al no estar prohibido se puede hacer autostop en las demás vías.

¹⁰²² El artículo debiera titularse “animales domésticos”. En caso de accidente por atropello de animales sueltos conviene tomar nota del crotal o chip de identificación e incluso fotografiarlo. Eso permite identificar al dueño. El Real Decreto 205/1996 exige al ganadero que sus vacas, ovejas y cabras estén identificadas con crotales, un distintivo de chapa que se coloca en las orejas, en los que se graban los datos del animal y del propietario. También es aconsejable sacar fotografías de la escena del accidente, donde se muestren tanto la matrícula del vehículo como el animal. La compañía de seguros deberá intentar identificar al propietario del animal para reclamarle los daños, ya que será éste quien deba asumir el arreglo del vehículo, y las indemnizaciones a posibles heridos. Así está establecido en el Código Civil en su artículo 1905: “El poseedor de un animal o el que se sirve de él, es responsable de los perjuicios que causare, aunque se le escape o extravíe.” Por el simple hecho de que un animal doméstico esté suelto en la carretera, su dueño puede ser sancionado con una multa de hasta 100 euros por infracción leve (art. 75 TRLTSV). Además, el RGCir (art. 127.2) prohíbe “dejar animales sin custodia en cualquier clase de vía o en sus inmediaciones, siempre que exista la posibilidad de que éstos puedan invadir la vía”

Por ello a un ganadero le puede interesar contratar un **Seguro multirriesgo agropecuario**, que cubra la Responsabilidad Civil de su explotación ganadera, y responda en caso de que uno de sus animales ocasione un accidente de tráfico.

Para conocer más sobre las condiciones de transporte conviene ver el art. 59 de la Ley 7/2023, de 28 de marzo, de protección de los derechos y el bienestar de los animales. El art. 60 de esta misma ley exige que cuando los animales de compañía deban permanecer en vehículos estacionados, se adoptarán las medidas pertinentes para que la aireación y la temperatura sean adecuadas.

1. Sólo se permite el tránsito¹⁰²³ de animales de tiro¹⁰²⁴, carga¹⁰²⁵ o silla¹⁰²⁶, cabezas de ganado aisladas¹⁰²⁷, en manada o rebaño,¹⁰²⁸ cuando no exista itinerario practicable por vía pecuaria¹⁰²⁹ y siempre que vayan custodiados¹⁰³⁰ por alguna persona.¹⁰³¹

¹⁰³² (Animal atado con una correa a un vehículo).

¹⁰²³ El legislador se ha olvidado de indicar por donde está prohibido el tránsito. Sin embargo, al ir conducidos, deben circular lo más orillados posible a la derecha de la calzada, utilizando preferentemente el arcén (art. 127.1.b RGCir), y esto muchas veces es difícil porque algunos rebaños, como ocurre con las ovejas, tienen a ocupar la totalidad o buena parte de la calzada.

¹⁰²⁴ Un perro de raza husky siberiano es además de un animal de compañía, un “animal de tiro” y no podría circular por la calzada acompañando a su dueño si hubiese una vía pecuaria.

¹⁰²⁵ Falta su definición. Son utilizados para el transporte de personas o mercancías dispuestas directamente encima del animal o de los elementos fijos a él, como las alforjas o sillas, entre otros. En España son principalmente burros y mulas. Su clasificación es necesaria porque, por ejemplo, la señal de obligación R-409 indica que es un camino reservado a animales de montura y si un burro no es clasificado como de montura no podría circular con una persona montada sobre él por ese camino. Lo cual significa que por ejemplo en la localidad de Mijas, famosa por sus burros taxis, no se podrían crear caminos exclusivos para burros si no tuviesen oficialmente la consideración de animales de montura.

¹⁰²⁶ La Orden INT/2223/2014 regulando la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico sustituye este término por el de “animal de monta”.

¹⁰²⁷ Si el animal no va acompañado no hay forma humana de indicarle que está prohibido circular.

¹⁰²⁸ Después de rebaño debiera figurar “por el arcén, o la parte imprescindible de la calzada”. Téngase en cuenta que “ganado” también son las gallinas e incluso según el DLE: el conjunto de abejas que hay en una colmena.

¹⁰²⁹ La Ley 3/1995, de 23 marzo, de Vías Pecuarias, por la que se establece su normativa básica aplicable, determina en su artículo 1.2) que se entiende por vías pecuarias “las rutas o itinerarios por donde discurre o ha venido discurriendo tradicionalmente el tránsito ganadero”.

La Audiencia Provincial de Málaga, en Sentencia 252/2019, de 30 de abril, estimó que no procedía al pago de una indemnización por considerar que el conductor de una moto enduro que cayó a la vía y se lesionó al tratar de esquivar a una cabra tuvo alguna distracción o no iba atento a la conducción y además circulaba por una vía pecuaria en la que el tránsito de ganado tiene carácter preferente.

¹⁰³⁰ Mejor sería haber añadido también la palabra “conducidos”.

¹⁰³¹ No exige que la persona que guíe al animal o animales sea mayor de edad. Va a ser el art. 127 RGCir el que va aclarar que debe ser mayor de 18 años. También indica que deben circular por el arcén del lado derecho siempre que sea suficiente.

El apartado 5 del art. 184 del “Codice della Strada” italiano exige un cuidador por cada 50 animales y dos si el número es superior.

Este artículo está, en parte, mejor completado en el art. 63 de la Ley de Tránsito de la República Dominicana donde se indica que “los dueños o encargados de animales no permitirán que los mismos caminen sueltos o queden al cuidado de niños menores de 14 años de edad, pasten o sean amarrados a las orillas de las vías públicas o en cualquier otra parte de una servidumbre de paso”.

El Reglamento de la Circulación alemán señala en su art. 28.3 que un pastor es suficiente para guiar un rebaño de ovejas y deberá, en función de la cantidad de animales, ir acompañado de uno o varios perros.

¹⁰³² En el Reglamento General de Circulación alemán (StVO) está autorizado, en su art. 28.2 expresamente ir en bicicleta sujetando a un perro con una correa, aunque es la única excepción. En Italia, está expresamente prohibido en el art. 182.3) del Codice della Strada. En España no está prohibido siempre que no interfiera (negativamente) en la circulación del conductor. La velocidad de la bicicleta nunca debiera de superar la velocidad de trote ligero del perro y debiera evitarse cualquier daño al animal. Si interfiriese en la conducción se denunciaría por infracción leve al no estar tipificada como grave o muy grave.

El periódico “La Región” de Ourense publicó el 27.07.2016 que la guardia civil de tráfico, alertada por una conductora, paró a un tractor que llevaba dos caballos atados al remolque y sometió al conductor a una prueba de alcoholemia que fue positiva. Durante la intervención, los agentes de tráfico comprobaron que los equinos no presentaban lesiones, aunque los hechos fueron comunicados al Seprona. Los agentes actuantes formularon una denuncia administrativa por conducir de forma negligente al llevar a los dos animales al trote, aunque la denuncia debiera ser por no poder controlarlos en todo momento, y otra, por conducir superando los límites de alcohol máximos reglamentariamente establecidos.

Dicho tránsito se efectuará por la vía alternativa que tenga menor intensidad de circulación de vehículos en los términos que reglamentariamente¹⁰³³ se determine¹⁰³⁴.

2. Se prohíbe la circulación de animales¹⁰³⁵ por autopistas y autovías¹⁰³⁶.

¹⁰³⁷ (Jinete que conduce al trote o al galope un equino).

¹⁰³⁸ (Circular montando un equino en poblado).

¹⁰³³ Este artículo se repite literalmente en el art. 126 del RGCir y por ello tampoco queda claro por donde se prohíbe el tránsito, es decir, por la calzada, acera, mediana, arcén, etc.

¹⁰³⁴ Artículos 126, 127 y 128 del Reglamento General de Circulación. El art. 127 se ocupa, entre otras cosas, de la iluminación de los grupos de animales y animales sueltos (que no sean de compañía) en condiciones de escasa visibilidad e indica que su conductor o conductores llevarán en el lado más próximo al centro de la calzada luces en número necesario para precisar su situación y dimensiones, que serán de color blanco o amarillo hacia delante, y rojo hacia atrás, y, en su caso, podrán constituir un solo conjunto. En Suiza, el art. 53, del Reglamento de Circulación, dispone que, además de una luz, estos caballos deben llevar prendas reflectantes.

¹⁰³⁵ Vimos en el 49.3) que se prohíbe la circulación de “peatones” por las autopistas y autovías y no dice que se prohíbe la circulación de “personas” y aquí, con esta redacción un animal no podría ir en un vehículo ya que estaría también circulando, por ello debiera decir “circular a pie” o “circular por sus propios medios” tanto solos como acompañados.

De todos modos, lo que se prohíbe realmente es la circulación de animales acompañados ya que si son salvajes o están sueltos no se ven afectados por la prohibición, teniendo que ser los titulares de estas vías quienes instalen una valla para evitar que penetren en las mismas. Lo curioso es que circular en bicicleta por una autovía (si está prohibido por la señal correspondiente situada en su acceso o cuando está permitido se tienen menos de 14 años) o autopista es infracción grave y hacerlo montando un caballo es infracción leve, porque no está tipificada como grave o muy grave. Debemos tener en cuenta que en una autopista de peaje los operarios impedirían que un jinete o el conductor a pie de un caballo pudiesen continuar circulando.

¹⁰³⁶ Debiera de indicar: “animales domésticos acompañados por una persona que los conduce”. Los animales son incapaces de conocer las normas que les son de aplicación, salvo, muy parcialmente, perros bien entrenados como es el caso de los perros lazarillo. El art. 127 RGCir señala que deben ir siempre conducidos por una persona mayor de 18 años capaz de dominarlos en todo momento.

Cuando en una autopista la valla presenta deficiencias que permiten acceder a animales domésticos o salvajes no tiene sentido que se diga que se prohíbe la circulación de animales. El Art. 57.1 del TRLTSV indica: “Corresponde al titular de la vía la responsabilidad del mantenimiento de la misma en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación...”, pero el TRLTSV no tiene tipificadas sanciones por su incumplimiento. Véase también la Disposición Adicional Séptima del TRLTSV.

¹⁰³⁷ El art. 127.1.c) RGCir sólo exige **ir al paso** a los animales conducidos en manada o rebaño y por eso llevar un caballo al trote (unos 15 km/h) o al galope (unos 25 km/h) no es motivo de sanción siempre que lo pueda dominar en todo momento y circule por el arcén del lado derecho, y si tuviera que utilizar la calzada, lo haga aproximándose cuanto sea posible al borde derecho de ésta.

¹⁰³⁸ En las ordenanzas municipales de tráfico o movilidad no suele aparecer ninguna referencia a los animales de silla o montura y por ello no se encuentra ninguna prohibición específica que impida circular sobre la grupa de un caballo -o un burro o una mula-, siempre y cuando se cumplan las normas sobre la circulación de animales que figuran en el TRLTSV y el RGCir. Es decir, que la montura vaya conducida en todo momento por una persona mayor de edad, que no invada las zonas peatonales y que circula por la derecha de la calzada lo más arrimada posible a la acera, salvo que no pueda hacerlo debido a la existencia de un carril especial reservado para determinados vehículos.

Artículo 51¹⁰³⁹. Obligaciones en caso de accidente¹⁰⁴⁰ o avería¹⁰⁴¹.

¹⁰³⁹ Sorprende que el TRLTSV no le dedique un Título a los accidentes. Aunque el texto de la Ley cita 32 veces la palabra accidente en singular y 20 en plural, sin embargo, sólo va a dedicar este artículo a cómo deben comportarse los usuarios viales cuando presencian o se ven implicados en un accidente.

Debería ser más preciso e indicar, por ejemplo, lo siguiente:

“En caso de verse implicado en un accidente con otro vehículo, el afectado debe:

- a) Detenerse inmediatamente en un lugar seguro y sin crear nuevos riesgos.*
- b) Proteger a los heridos y el entorno ofreciendo su colaboración para evitar mayores daños.*
- c) Auxiliar a las víctimas.*
- d) Solicitar auxilio para atender a los heridos.*
- e) Contribuir al esclarecimiento de lo sucedido.*
- f) Facilitar los datos de su permiso de conducción, del de circulación del vehículo y del seguro obligatorio a la otra parte y a los agentes de tráfico. Si los mismos no estuviesen presentes debe tomar nota de la matrícula del otro vehículo y dejar los suyos en el vehículo con el que hubiese colisionado.*
- g) No alterar, salvo que sea inevitable, el estado de las cosas.*
- h) Comunicar lo sucedido a la autoridad competente e informar a esta última si el vehículo dispone de sistemas de control, cómo, por ejemplo, una webcam, entregándoles el contenido para su custodia.*
- i) Comparecer y declarar ante la autoridad administrativa competente o ante el juzgado.*

¹⁰⁴⁰ Dado que se ha generalizado el protocolo PAS (proteger, avisar y socorrer), el texto de la ley debería ir nombrando en ese mismo orden la actuación del conductor, es decir, primero prevenir mayores daños, luego avisar al teléfono de emergencias y seguidamente prestar auxilio.

¹⁰⁴¹ El TRLTSV o al menos el RGCir debería contener una serie de recomendaciones sobre cómo actuar cuando se está produciendo una avería: reventón de un neumático, fallo en los frenos, apagado de las luces delanteras, fallo en la dirección hidráulica, bloqueo del acelerador, avería del turbo con humareda, etc. Además, estas situaciones y cómo actuar en ellas debían explicarse a los alumnos de autoescuelas.

1. El usuario de la vía que se vea implicado en un accidente de tráfico¹⁰⁴², lo presencie o tenga conocimiento de él¹⁰⁴³, está obligado a auxiliar¹⁰⁴⁴ o solicitar auxilio¹⁰⁴⁵ para

¹⁰⁴² Vemos que incluye todo tipo de accidentes lo que supone que también comprendería los accidentes que solo ocasionan daños materiales. Debemos tener en cuenta que el Anuario Estadístico de Accidentes de la DGT sólo se ocupa de los accidentes con víctimas.

El art. 11 del “Codice della Strada” italiano señala que las partes interesadas pueden solicitar a los cuerpos policiales la información recogida sobre el tipo de accidente, la residencia y el domicilio de las partes, la cobertura del seguro de los vehículos y los datos de identificación de estos últimos.

Si no hay daños personales se aplica, si procede, el Código Civil y no el Código Penal.

¹⁰⁴³ No es muy afortunada esta redacción ya que puede “tener conocimiento” por la radio y puede estar muy alejado del lugar y por ello no estaría obligado a auxiliar o solicitar auxilio. Por ello debía añadir “con las excepciones reglamentarias”.

¹⁰⁴⁴ La CE en su art. 10 afirma que la dignidad de la persona (derecho a no ser desamparada o humillada), los derechos inviolables (derecho a la vida) que le son inherentes, el respeto a la ley y a los derechos de los demás (la obligación de atender a las víctimas frente al derecho a la libre circulación) son fundamento del orden político y de la paz social.

Esto mismo se contempla en la Declaración Universal de los Derechos Humanos, la Declaración Europea de Derechos Humanos y en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, que han sido ratificadas por España.

También debemos tener presente el art. 7 CC: “1. Los derechos deberán ejercitarse conforme a las exigencias de la buena fe. 2. La Ley no ampara el abuso del derecho o el ejercicio antisocial del mismo. Todo acto u omisión que por la intención de su autor, por su objeto o por las **circunstancias** (aquí es donde entra en valor el art.51 TRLSV y art.126 RGCirc, respecto a las obligaciones que recaen sobre conductor y usuario conocedor de siniestro vial con víctimas) **en que se realice sobrepase manifiestamente los límites normales del ejercicio de un derecho, con daño para tercero**, dará lugar a la correspondiente indemnización y a la adopción de las medidas judiciales o administrativas que impidan la persistencia en el abuso.”

La Ley Orgánica 5/1995, de 22 de mayo, del Tribunal del Jurado, dispone en su art. 1.2.c) que el Tribunal del Jurado, como institución para la participación de los ciudadanos en la Administración de Justicia, tendrá competencia para el **enjuiciamiento de la omisión del deber de socorro**.

Es interesante recalcar que el FSCSV en su Dictamen 2/2016 que cuando en un delito contra la seguridad vial se vean implicados conductores vulnerables “debe promoverse una investigación en profundidad de los hechos”.

En su Dictamen 1/2021 destaca que presenta mayor incidencia el atropello de personas pertenecientes a colectivos vulnerables, peatones y ciclistas, por conductores de vehículos de motor ya que pueden continuar la marcha y eludir su identificación sin apenas daños y con menores vestigios del accidente en la carrocería.

En este mismo Dictamen establece que en la maniobra de marcha atrás si se produce un intenso riesgo por la presencia de personas de colectivos vulnerables eventualmente conocida por el autor o por la densidad del tráfico, llevará a la incoación de atestado y procedimiento consecutivo.

La obligación de prestar auxilio del art. 51 TRLSV que estamos analizando, está desarrollada en el art. 129 RGCir (obligación de auxilio) y está tipificada como infracción administrativa muy grave en el art. 77.v) TRLSV: “Incumplir las normas en materia de auxilio en vías públicas”. Sin embargo, el Codificado de Infracciones de Tráfico de la DGT se aparta de esta interpretación e indica que cometen esta infracción las empresas o personas no autorizadas a prestar auxilio en las vías públicas y opta por tratar de encuadrar la infracción como grave en el art. 76.d) TRLSV. Este art. 76 dispone textualmente: “d) Parar o estacionar (...) en cualquier otro lugar peligroso o en el que se obstaculice gravemente la circulación o constituya un riesgo, especialmente para los peatones” y el Codificado dispone que es infracción grave por ese artículo “Detener el vehículo creando un nuevo peligro para la circulación, **estando implicado en un accidente de tráfico** (los usuarios de las vías que se vean implicados en un accidente de tráfico, lo presencien o tengan conocimiento de él)”, y no se ve una relación próxima de ni del 76.d) ni del Codificado con el art. 51, cuando además el Codificado indica que en estos casos sólo se debe sancionar al conductor, a pesar de referirse a otros usuarios.

Es importante destacar la nueva redacción del art. 85.1 TRLSV que se ocupa de las actuaciones administrativas y jurisdiccionales penales y que establece:

“Cuando en un procedimiento sancionador se ponga de manifiesto un hecho que ofrezca indicios de delito perseguible de oficio, la autoridad administrativa lo pondrá en conocimiento del Ministerio Fiscal, por si procede el ejercicio de la acción penal, y acordará la suspensión de las actuaciones.

En todo caso, cuando se produzca un accidente de tráfico con resultado de lesión o muerte, **la autoridad administrativa lo pondrá en conocimiento de la autoridad judicial, acompañando la comunicación del oportuno atestado**”.

En España, salvo lo expresado en este artículo sobre la obligación de auxiliar, no existe ningún precepto legal que aluda al **deber** de socorro como tal. Sin embargo, **sí que se regula la omisión, es decir, el no hacerlo**. La omisión de socorrer a alguien está perfectamente tipificada en nuestro Código Penal, que dice lo siguiente en el artículo 195:

“1. El que no socorriere a una persona que se halle desamparada y en peligro manifiesto y grave, cuando pudiese hacerlo sin riesgo propio ni de terceros (sufrir una lesión o un perjuicio desproporcionado), será castigado con la pena de multa de tres a doce meses.

2. En las mismas penas incurrirá el que, impedido de prestar socorro, no demande con urgencia auxilio ajeno.

3. Si la víctima lo fuere por accidente ocasionado fortuitamente por el que omitió el auxilio, la pena será de prisión de seis meses a 18 meses, y si el accidente se debiere a imprudencia, la de prisión de seis meses a cuatro años”. Estos elementos están sobradamente recogidos por la jurisprudencia del Tribunal Supremo, entre otras SSTS 140/2010, de 23 de febrero, 482/2012 de 5 de junio o STS 706/2012 de 24 de septiembre.

Algunas sentencias habían demostrado que había bastado una llamada a los servicios médicos para salvar el pretendido “desamparo” (Sentencia del Juzgado de lo Penal 1 de Burgos, de 13 de junio de 2017) o simplemente que exista alguien cerca del accidentado que pueda realizar el socorro omitido por el imputado como señala la SAP 105/2018 de 25 de abril que establece la ausencia de desamparo ya que en un atropello de un ciclista en el que el conductor se da a la fuga había un segundo ciclista que no fue atropellado y que pudo asistir al herido. La misma absolución se dicta cuando se puede demostrar que la víctima falleció en el acto, la conducta es atípica por la inexistencia de persona desamparada (SAP A Coruña 421/2017 de 12 de noviembre). Por último y también a modo de ejemplo, el peligro manifiesto y grave se desactiva a nivel judicial demostrando que las heridas no eran graves o al menos tan graves como para establecer ese tipo de peligro (SAP Córdoba 319/2008 de 17 de diciembre). Lo cierto es que las condenas por omisión del deber de socorro son excepcionales y se trataba de una situación absolutamente injusta para las víctimas y sus familias que el nuevo artículo 382.bis CP pretende dar cobertura.

Vemos que, a diferencia del delito de abandono del lugar del accidente, en el que sólo incurre el conductor causante del siniestro, en el delito de omisión del deber de socorro puede ser acusada cualquier persona siempre y cuando se cumplan los siguientes requisitos:

- Que el peligro sea manifiesto y grave
- Que la víctima se encuentre desamparada (que nadie le esté prestando auxilio)
- Que el auxilio se pueda llevar a cabo sin peligro propio o para terceros
- Que se abandone el lugar del accidente de forma consciente y activa, sin prestar ninguna clase de asistencia.

Si se producen lesiones en el accidente y el conductor se da a la fuga se considera que, dado que “la omisión de socorro” es un delito, al parecer, muchas JPT, no proceden a tramitar la infracción administrativa contemplada en el art. 129.2 del RGCir que se ocupa de la obligación de auxilio, sino que informan al juzgado y luego salvo que el juez considere que no ha habido delito, la JPT no continúa con la tramitación administrativa. Muchas veces los jueces no culpan del deber de omisión de socorro a una persona que atropella a otra o a otras y teme por su vida ante la reacción de los familiares o amigos de los afectados.

Si una persona es víctima de un accidente y el causante se diera a la fuga debe ella y sus posibles acompañantes:

- **Permanecer en el lugar** de los hechos y llamar a la policía, si está en condiciones de hacerlo. Así los agentes cuando lleguen podrán apreciar posibles marcas de frenado o cualquier otro resto que haya podido quedar en el suelo.
- **Recoger todos los datos** que pueda del vehículo fugado (matrícula, marca, color).
- Si hubo **testigos** del accidente tomar sus datos por si fuese necesario que declaren sobre lo que han visto.
- Realizar **fotografías** del entorno del accidente, así como de las lesiones y daños materiales causados.
- Acudir a **urgencias**. Aunque solo tenga o tengan lesiones es importante que en el centro sanitario compruebe que los afectados se encuentran bien.
- **Llamar a una ambulancia** si las lesiones son importantes.

Todo esto es fundamental para acreditar que se ha sufrido un accidente y que además ha sido culpa de un tercero, aunque no siempre es así, ya que si una persona roba un vehículo o supera los niveles de alcoholemia o ha consumido drogas, puede huir del accidente sin que necesariamente tenga la culpa del mismo.

Si no se ha conseguido identificar al causante o si carece de seguro, el afectado debe contactar con el Consorcio de Compensación de seguros que tiene como misión **completar los seguros privados y compensar a sus clientes** en los mismos términos en los que lo haría la compañía de seguros.

No existe, en nuestra legislación, el **delito de fuga** de un accidente **con solo daños materiales** estando implicado en el mismo, ni se puede inmovilizar el vehículo abandonado. Dado que la gran mayoría de accidentes de circulación son sólo con este tipo de daños, el conductor que se da a la fuga se expone como mucho a una sanción por infracción al art. 129.2.f) RGCir, pero no por darse a la fuga con solo daños materiales, ya que este precepto no se encuentra regulado, sino por no “tomar las medidas adecuadas para proporcionarle, cuanto antes, su

nombre y dirección” al afectado. Así, si alguien colisiona con un vehículo estacionado y no informa de la colisión o con un vehículo en movimiento y el afectado no puede tomar la matrícula del otro vehículo implicado a causa de la sorpresa, el causante no puede ser perseguido por el hecho de abandonar el lugar bruscamente. A los conductores incívicos les puede resultar más conveniente “darse a la fuga” cuando el accidente tiene lugar conduciendo bebidos o drogados, carecen de seguro, de permiso de conducción o tienen declarada su pérdida de vigencia. Por eso, cuando están bebidos y colisionan, muchas veces tratan de abandonar el lugar hasta que se les pase la borrachera para no perder puntos y debieran tomarse medidas para castigar esto.

La Audiencia Provincial de Madrid en sentencia de 12.05.2014 (Resolución: 242/2014) declaró que quedaba acreditado que un conductor había cometido un delito de conducción manifiestamente temeraria, pues circulaba a una velocidad muy superior a la permitida y bajo el influjo de bebidas alcohólicas; además, desarrollándose la conducción en una zona especialmente peligrosa para la circulación, ya que se trataba de una travesía en el inicio de un casco urbano, pero que por lo que se refiere al delito de omisión del deber de socorro, aun estando acreditado que el acusado no detuvo el coche en ningún momento cuando se produjo el accidente mortal, y por tanto no pudo cerciorarse de que la víctima había fallecido de manera súbita e instantánea, lo que hacía imposible cualquier tipo de ayuda, implica que se está en presencia de un delito imposible que en la actualidad es impune por inexistencia de objeto; en consecuencia, la AP lo absolvió de este delito. Es decir, si la persona moría en el accidente o pocos minutos después, no se podía acusar al causante del delito de omisión de socorro si no se detenía para prestar auxilio o llamar a emergencias.

La STS 751/2022, Sala de lo Penal, de 24 de febrero, dio la razón al demandado que conduciendo un turismo tras atropellar a un ciclista abandonó el lugar del accidente, alegando que creía haber atropellado un animal, y entiende que la muerte prácticamente instantánea de la víctima evita que se configure el delito de omisión de socorro y por ello el comportamiento del causante no es reproable desde el punto de vista penal en relación con ese delito, y ello porque el fallecimiento prácticamente instantáneo de la víctima hacía imposible cualquier género de ayuda, lo que nos sitúa ante un supuesto de delito imposible.

El Tribunal Supremo, Sala Segunda, de lo Penal, Sentencia 284/2021, de 30.03.2021 declara que no puede existir una tentativa de **omisión de socorro** en el caso del atropello a una persona si esta muere en el acto. No existe, razona, posibilidad de socorrer a quien ya ha fallecido, por lo que no se puede incurrir en un delito por un bien jurídico que ya no existe.

En esa misma línea la Sala de lo Penal del TS, en sentencia 167/2022, aunque ratificó la condena del acusado por el delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, por el delito de homicidio imprudente, lo absolvió del delito de omisión de socorro porque la víctima falleció “de forma prácticamente inmediata al golpe” y por ello no puede afirmarse que se encontrara en situación de desamparo y en peligro manifiesto y grave.

Otro caso fue el de un conductor que había sido condenado en primera instancia y la condena había sido confirmada por la Audiencia Provincial de Las Palmas, como autor penalmente responsable de un delito de homicidio imprudente, y como autor de un delito de omisión del deber de socorro en grado de tentativa, pero el Supremo estimó el recurso de casación y revocó esta última condena. Entiende que ante la muerte instantánea de la persona atropellada no es posible condenar por el delito de tentativa de omisión del deber de socorro.

Para la Sala, la inidoneidad es absoluta porque no se puede socorrer a quien ya no es susceptible de ser socorrido; no se puede castigar la omisión de una acción esperada cuando, aun en caso de haberse realizado, en nada habría afectado a la indemnidad del bien jurídico protegido, sea éste la seguridad de la vida e integridad física, o la solidaridad.

Sin negar que los hechos sean reproables desde el punto de vista social, no lo son desde el punto de vista penal. Ni la seguridad de la vida e integridad física ni la solidaridad fueron menoscabados al fallecer la víctima en el acto por un traumatismo craneoencefálico severo.

El acusado incurrió en una omisión especialmente censurable en el plano ético, incluso en el ámbito de los comportamientos sociales esperados, pero no puede sufrir pena privativa de libertad por un hecho que no es calificable como delictivo porque la capacidad de recibir el socorro es un elemento del tipo cuya ausencia hace imposible el juicio de subsunción.

El TS se ratificó en esta misma interpretación en una sentencia publicada el 10.03.2022. La Sala de lo Penal del Tribunal Supremo (TS) estimó en parte el recurso de casación presentado por un condenado por atropellar a un ciclista en Alcázar de San Juan (Ciudad Real) en 2016 y no parar para asistirle, ya que entendió que no hubo delito de omisión del deber de socorro porque la muerte fue instantánea. Así, redujo la pena de seis años y medio de cárcel a sólo tres por homicidio imprudente.

La Sala estimo que, “si la víctima falleció de forma prácticamente inmediata al golpe, no puede afirmarse que la misma se encontrara en situación de desamparo y en peligro manifiesto y grave”, por lo que se absuelve al condenado del delito de omisión del deber de socorro, aunque mantiene el resto de la condena. La sentencia cuenta con el voto particular de un magistrado que considera que sí que debió condenarse al acusado por este

delito, porque cuando se fugó no sabía si estaba vivo o muerto, pero que, al haber fallecido en el acto, ese delito quedaría en tentativa.

La dificultad demostrada para castigar convenientemente el delito de omisión del deber de socorro tipificado en los arts. 195.1 y 195.3 CP quedaba evidenciado por la enorme cantidad de sentencias absolutorias a causa en la mayoría de ocasiones por las dificultades para demostrar el “desamparo” requerido por el tipo.

La conmoción ocasionada por estas sentencias y una iniciativa legislativa popular de la viuda de un ciclista atropellado y dejado a su suerte por un conductor que se dio a la fuga y el aumento de accidentes donde los afectados eran ciclistas y peatones, motivó al Ministro de Justicia a impulsar un tipo nuevo. Así, el 02.03.2019 se publicó la modificación del Código Penal en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente (LO 2/2019). Las penas por las imprudencias al volante, en especial las derivadas del **exceso de velocidad y el consumo de alcohol y drogas**, se agravaron, y **se incluyó un nuevo art. 382.bis CP**, que tras la reforma por la Ley 11/2022, de reforma del CP en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor, ha quedado con el siguiente contenido:

1. El conductor de un vehículo a motor o de un ciclomotor que, fuera de los casos contemplados en el artículo 195 (omisión del deber de socorro), voluntariamente y sin que concurra riesgo propio o de terceros, abandone el lugar de los hechos tras causar un accidente en el que fallecieren una o varias personas o en el que se les causare alguna de las lesiones a que se refieren los artículos 147.1, 149 y 150, será castigado como autor de un delito de abandono del lugar del accidente.

2. Los hechos contemplados en este artículo que tuvieran su origen en una acción imprudente del conductor, serán castigados con la pena de prisión de seis meses a cuatro años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de uno a cuatro años.

3. Si el origen de los hechos que dan lugar al abandono fuera fortuito le corresponderá una pena de tres a seis meses de prisión y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de seis meses a dos años”. Ahora, además de la infracción cometida contra la seguridad vial se castiga a quienes, tras haber causado un accidente de tráfico, abandonan voluntariamente el lugar, dejando atrás personas lesionadas o fallecidas como consecuencia del mismo.

El legislador ya dejó claro en el preámbulo de la LO 2/2019, de reforma del CP, que lo que pretende sancionar con este artículo, sin precedentes en nuestros códigos penales anteriores era: “la maldad intrínseca en el abandono de quien sabe que deja atrás a alguien que pudiera estar lesionado o incluso fallecido, la falta de solidaridad con las víctimas, penalmente relevante por la implicación directa en el accidente previo al abandono, y las legítimas expectativas de los peatones, ciclistas o conductores de cualquier vehículo a motor o ciclomotor, de ser atendidos en caso de accidente de tráfico.”

Es una conducta totalmente independiente de la conducción temeraria, cuando reviste características de delito, por lo que la persona que lo cometa será castigada por dos delitos: por la conducción imprudente que haya ocasionado la víctima o víctimas y por el hecho de abandonarlas.

Del delito de abandono del lugar del accidente solo puede ser acusado el conductor causante del accidente. Esto sucede cuando, sin ninguna razón que lo justifique, el conductor se ausenta del lugar del siniestro (excepto si está siendo trasladado en ambulancia o si no es factible detenerse en el lugar sin que peligre la propia vida o la de sus ocupantes) existiendo víctimas, que a raíz del accidente precisen más que una primera asistencia facultativa. En este caso, se le impondría al responsable una pena de hasta 4 años de prisión.

Esto quiere decir que, para sancionar el delito de abandono en el sitio del accidente se tomará en cuenta la causa original del accidente de tráfico, bien sea por acción imprudente o hecho fortuito.

Si las lesiones son leves y pueden ser atendidas en una primera consulta médica, no hay base para solicitar el castigo penal del conductor en fuga.

En ningún caso señala que el conductor interviniente debe colaborar en la aclaración de lo sucedido. Tampoco es necesario que el abandono del lugar se haga en el propio vehículo con el que se provocó el accidente. Incluso es delito alejarse a pie.

El Juzgado de lo Penal núm. 1 de Ávila, en sentencia 32/2020, de 20 de julio, considera que por abandono debe entenderse el alejamiento físico del autor del lugar en que se ha producido el siniestro. Dentro del amplio concepto ofrecido por la norma debemos entender que el delito se consuma cuando el sujeto activo se aleja del lugar a una distancia o en condiciones suficientemente aptas para impedir o dificultar gravemente su fácil identificación y localización, así como la determinación inicial de las concretas circunstancias en que se concretó el accidente. Además, debe concurrir un evidente elemento de inmediatez temporal: “tras causar el accidente”, con evidente concreción en cuanto a la dimensión temporal.

La STS 1/2023, 18.01.2023, establece que, con carácter general, el tipo delictivo exige que el causante del accidente abandone el lugar de los hechos, es decir, requiere desde el tipo objetivo, al menos, un alejamiento físico de dicho lugar. No puede establecerse con carácter general una distancia concreta, pero la ocultación o supresión de la presencia del causante del accidente en el lugar debería ser equivalente a no permanecer en el

mismo; y desde el tipo subjetivo, es necesaria la voluntad de abandonarlo, y, por lo tanto, de incumplir, como consecuencia necesaria, aquellos deberes. Entiende la Sala que, tras la colisión, cuando se inicia la persecución ya se había alejado efectivamente del lugar de los hechos, con la clara intención de no permanecer en él, incumpliendo sus deberes legalmente impuestos.

Al requerirse el abandono, sí el causante del accidente permanece en el lugar, pero finge ser un mero espectador, no habría delito, pese a que el fin que se pretendía con esta figura, sea cual sea, va a quedar igualmente desatendido. Por el contrario, un abandono físico, pero tras haber dejado los datos de identificación que permitirán esclarecer los hechos, aunque formalmente parece encajar en el tipo, no debería ser punible por falta de lesividad para el bien jurídico.

Vemos que se trata de un delito activo, aunque el deber que subyace es positivo: el tipo no lo especifica, pero las razones por las que la ley obliga a permanecer en el lugar del accidente tienen que ver con lo que se espera que haga el causante.

Es preciso aclarar que el art. 382.bis CP no solo es aplicable al conductor causante del siniestro, sino también, a la otra parte interviniente. Aunque esta última no haya tenido culpa en el hecho.

El bien jurídico protegido es la potestad de la Administración para investigar los accidentes de tráfico y la potestad de la Administración de Justicia para sancionar al culpable y resarcir a las víctimas. Porque la conducta del sujeto activo (el conductor culpable) puede impedir que el accidente sea esclarecido y las víctimas reciban la indemnización por el accidente de tráfico que les correspondería.

Es un delito doloso y cabe cualquier modalidad de dolo, incluido el eventual, pero es impune la imprudencia. Si el autor incurre en un error de tipo acerca de la existencia de un accidente que provoque muerte o lesiones, por ejemplo, cree que la víctima es un animal, y no una persona, o que esta no ha sufrido lesiones, porque su acompañante le ha engañado para que siga su marcha sin detenerse, el hecho sería impune al no concurrir dolo. Es posible y punible la tentativa, en el caso de que el sujeto intente, pero no consiga, abandonar el lugar del accidente, por ejemplo, porque se lo impiden otras personas presentes. También cabría tentativa inidónea en el caso de que el sujeto que se fuga crea que ha dejado atrás a muertos o heridos, pero en realidad no haya habido víctimas, o sus lesiones no tengan la suficiente entidad para ser encuadradas en los art. 147.1, 149 y 150 CP. El 02.02.2023 la agencia EFE informaba a sus abonados de que el Tribunal Supremo había confirmado la primera condena por abandono del lugar del accidente fallando sobre el caso de un conductor que mató a dos motoristas en 2020 en Badalona y huyó del lugar. El Supremo argumenta en su resolución que la tentativa se daría si el acusado hubiera intentado alejarse y no lo hubiera logrado, siendo detenido junto al lugar de los hechos. Eso es lo que habían interpretado la Audiencia de Barcelona y el Tribunal Superior de Cataluña. Sin embargo el TS estima que el acusado, se alejó efectivamente del lugar, unos 80 o 90 metros, "con la clara intención de no permanecer en él", que ese comportamiento supone "un incumplimiento de sus deberes legalmente impuestos" y, por ello, considera que el delito se había consumido.

La relación de subsidiariedad de este nuevo delito con el delito de omisión del deber de socorro aparece ya en el redactado "fuera de los casos contemplados en el artículo 195". Esta subsidiariedad implica pues que en los casos en que se establezca un concurso entre ambos delitos, se resolvería a favor del art. 195 CP. La frontera entre ambos delitos resulta clara: operará el art 195.3 CP cuando siendo el conductor responsable o no, se fugase del lugar del accidente dejando a la o las víctimas en situación de peligro manifiesto y grave y el nuevo delito de fuga cuando no concurra ese peligro para estas. Se desprende que, en el caso de fallecimiento en el acto de la víctima, al no existir ya el peligro inminente se debería aplicar el art. 382 bis CP. También sería de aplicación el nuevo precepto cuando el conductor que finalmente huye del lugar de siniestro sí que ha atendido en primera instancia a la víctima, ya que no estaríamos ante de un delito de omisión del deber de socorro sino de un delito de abandono del lugar del accidente.

En el delito de omisión del deber de socorro se exige que la otra persona se encuentre desamparada o en peligro manifiesto o grave, cosa que no ocurre con el delito de abandono del lugar del accidente. Entonces, si por ejemplo la víctima del accidente está siendo atendida por otros conductores y el conductor que provocó el accidente huye, está cometiendo el segundo delito y no el primero.

Para que se aplique el art. 382.bis CP, tiene que haber al menos un lesionado, lo que no resulta trivial puesto que hay que tener en cuenta que para que pueda aplicarse este delito hace falta que el sujeto activo tenga conocimiento de que está abandonando un accidente en el que se ha visto involucrado se han producido víctimas con lesiones de gravedad y se pueden producir casos en el conductor por el tipo de accidente pueda no saberlo por lo que la conducta sería antijurídica al operar un error de prohibición, regulado en el art. 14.1 y 2 CP.

Quedan fuera del tipo otras conductas de fuga tras provocar un accidente de tráfico, pero por actividades distintas de la conducción, como, por ejemplo, las mencionadas en el delito de creación de un grave riesgo para la circulación del CP art.385 -colocar obstáculos en la vía, derramar sustancias, modificar, sustraer o anular la señalización, etc. Igualmente, tampoco serían típicos los casos de abandono del lugar del accidente por parte del

conductor que no lo ha causado, pero que atropella a quien ya había fallecido, debido a otro accidente previo o a otra causa.

También respondería como autor de abandono el conductor que, incapacitado para conducir tras el accidente, coacciona o induce a error a un tercero ajeno al hecho para que lo aleje del lugar del accidente, o induce a un acompañante a ponerse al volante y alejarse llevando consigo al obligado, respondiendo, en este caso, el nuevo conductor como partícipe, normalmente cooperador necesario, salvo que, por las circunstancias, sea mero cómplice porque aporte un bien que no es escaso, al haber varios pasajeros dispuestos.

Las sanciones del art. 382. bis CP se incrementan de cuatro a seis años de prisión por el fallecimiento de hasta dos personas. Y prisión de hasta nueve años si son varias las personas fallecidas en el accidente, en este caso el Juez será quien determine el número de años de prisión (art. 142. bis CP).

En el primer punto, no distingue la imprudencia ni exige que sea grave o menos grave, sino que exige que haya un fallecimiento o cierto tipo de lesiones para que se convierta en un delito de fuga.

En el punto segundo se refiere a la imprudencia menos grave y, por ello, excluye a la grave (“Se reputará imprudencia menos grave, cuando no sea calificada de grave”). Y algún juzgado ha dictado una absolució por este delito al tratarse de una imprudencia grave.

Vemos pues que en el art. 382. bis CP, primeramente, se aclara que el delito será imputado únicamente al conductor del vehículo a motor o ciclomotor. Y no serán considerados para efectos de sanción los acompañantes, ni otras personas que presencien meramente el accidente.

El conductor culpable del siniestro, ahora no tiene una excusa valedera que justifique la huida del lugar y abandono de la víctima y estaría cometiendo el delito, aunque la víctima fuese atendida por otras personas o por los servicios sanitarios.

La redacción del art. 382. bis CP no es afortunada, ya que este artículo también afecta a los conductores intervinientes en el siniestro que no han tenido la culpa del mismo. Por lo tanto, debía de cambiar de «causante del accidente» a «interviniente en el mismo en calidad de conductor».

Para imputar el delito es requisito esencial que a consecuencia del accidente se haya producido la muerte de una o varias personas o las víctimas hayan sufrido las lesiones contempladas en los art. 147.1, 149 y 150 CP, que se refieren a víctimas con lesiones graves que requieran de tratamiento médico, de rehabilitación o intervención quirúrgica. También tendrían esta consideración la pérdida o inutilidad o mutilación de algún órgano o miembro principal, uno de los sentidos, graves deformaciones, o incluso si se sufren secuelas como esterilidad o impotencia o enfermedad mental.

Ahora es punible el abandonar el lugar del accidente, aun en circunstancias donde la víctima está siendo atendida o ha fallecido. El conductor no debe ausentarse del sitio del siniestro, aun siendo la víctima la culpable de la ocurrencia del mismo, porque incurriría en el delito de abandono del lugar del accidente.

El abandono se considera una conducta intencionada e independiente de la conducta previa imprudente o fortuita y, en consecuencia, conlleva una pena separada, es decir, las penalizaciones correspondientes al artículo 382 bis, son independientes de las que se deban aplicar por otras infracciones derivadas del mismo hecho de circulación. O sea que las sanciones son independientes y acumulables.

Lo que **se pretende castigar es la falta de humanidad** de quien sabe que deja atrás a alguien que puede estar lesionado o incluso fallecido; la falta de solidaridad con las víctimas causadas por uno mismo, y la vulneración del legítimo derecho de los peatones, conductores de ganado, incluidos los jinetes, conductores o pasajeros de cualquier vehículo, de ser atendidos en caso de accidente de tráfico.

Hasta ahora muchos conductores huían y luego en el juicio declaraban que habían observado a otras personas auxiliar a los heridos por lo que habían continuado viaje.

El conductor responsable del accidente podrá retirarse del lugar de los hechos, en los siguientes casos:

- Si resulta gravemente lesionado en el accidente y por ello, debe trasladarse a un centro de salud
- Cuando no es posible detenerse en el sitio, porque corre peligro su vida, la de sus acompañantes u otras personas que se encuentren en el lugar.

Si una persona es testigo presencial de un accidente donde el conductor se da a la fuga, lo primero que debe hacer es tratar de captar información detallada del vehículo como marca, modelo, color, placas; para luego facilitarla a los agentes de tráfico.

El día 06.10.2019 “La Voz de Galicia” informa que un conductor no respetó el rojo de un semáforo y colisionó contra un taxi, que, además del profesional del vehículo, iba ocupado por un cliente. El conductor del turismo decidió abandonar el coche en mitad de la calle y huyó a la carrera acompañado de los tres amigos que le acompañaban en el coche. Será acusado de un delito de fuga con abandono de vehículo y omisión de socorro.

Además, sus acompañantes pueden enfrentarse también a cargos penales.

Hoy en día, al tener todo el mundo móvil, hay muchos aspirantes a convertirse en reporteros visuales de noticias, que incluso tratan de vender a los medios, poniendo en riesgo la seguridad vial, provocando retrasos en la llegada de los vehículos de emergencia y contribuyendo a que aumenten los atascos, y la ley debería tener en cuenta

esas conductas. Se les podría denunciar por no prestar la atención debida a la conducción, por obstaculizar la circulación, por no mantener la distancia de seguridad o por circular por debajo de la velocidad mínima sin motivos para ello o incluso por conducción negligente. Se dan casos de personas que prefieren filmar lo ocurrido antes que ocuparse de socorrer a los heridos, lo que supondría que fuesen denunciados por “omisión de socorro”. Ya en 1914 en la primera película en la que Charlie Chaplin trabaja de protagonista y que se titula “Making a Living” (“Ganarse la vida” traducida en España como “Charlot periodista”) se ve a un reportero gráfico que prefiere obtener buenas fotografías antes de tratar de auxiliar a una persona que sufre un accidente de tráfico.

Debieran establecerse sanciones administrativas a las personas que se dediquen a fotografiar cadáveres tras un accidente y que pasase a ser delito compartirlas en las redes. Solamente los investigadores policiales y forenses debieran estar autorizados a hacerlo. El Código Penal en su art. 526 no especifica que sea delito fotografiar un cadáver, aunque el fotógrafo podría ser demandado por daños morales, ya que el art. 4 de la LO 1/1982 de protección civil del derecho al honor, a la intimidad personal y familiar y a la propia imagen, recoge una serie de supuestos en los que el derecho a la imagen de las personas fallecidas podrá ser protegido en aplicación del art. 8, es decir, cuando se muestre la imagen de las personas fallecidas, debe incluirse de manera accesoria a la noticia en los medios, excluyendo primeros planos y juicios de valor, evitando también compartirlas en las redes sociales ya que si no se respetase esto, sería una infracción punible y se podría exigir una indemnización.

La Ley de 17.07.1951 (BOE núm. 200, de 19 de julio) estableció como delito (lo que antes era una falta) en su art. 489 bis) que “el que no socorriere a una persona que encontrare desamparada y en peligro manifiesto y grave, cuando pudiese hacerlo sin riesgo propio ni de tercero, será castigado con la pena, de arresto mayor o multa de mil a cinco mil pesetas. En la misma pena incurrirá el que, impedido de prestar socorro, no demandare con urgencia auxilio ajeno.”

En Alemania se puede abandonar el lugar del accidente si sólo hay daños materiales y el otro perjudicado no tiene daños visibles. El Tribunal (Landgericht) de Schweinfurt en su sentencia AZ: 22 O 748/15, de 13.04.2017 dictaminó que abandonar el lugar sin esperar a la policía o a otro perjudicado (incluso puede ser el dueño de un árbol) cuando no se han producido daños visibles en otro vehículo o en una propiedad no es excusa para que el seguro no se haga cargo de los daños.

El código de circulación alemán dispone: “El causante del accidente debe permanecer en el lugar de los hechos si se producen daños materiales apreciables a terceros”. En este caso los agentes no apreciaron daños en el árbol y por ello la conductora podía abandonar el lugar sin ninguna consecuencia negativa para ella.

La polémica surgió porque la compañía de seguros aludía a que la conductora podía estar ebria y al no esperar a la policía evitó controles de alcoholemia que le podían haber supuesto la pérdida de la indemnización.

En otros lugares como en Ontario (Canadá) lo que ellos denominan “hit and run” (colisionar y largarse) es una de las dos infracciones más castigadas y supone la deducción de 7 puntos.

¹⁰⁴⁵ El 01.04.2023 se produjo un trágico accidente en Xove (Lugo) en el que murieron 4 jóvenes. Viajaban 6 en un turismo y sólo sobrevivieron el conductor, que dio positivo en alcohol y un pasajero. Este último abandonó el lugar del accidente y no socorrió ni informó sobre las víctimas por lo que fue investigado por omisión del deber de socorro.

atender a las víctimas¹⁰⁴⁶, que pueda haber, prestar su colaboración, evitar mayores peligros o daños, restablecer, en la medida de lo posible, la seguridad de la circulación y esclarecer los hechos.¹⁰⁴⁷

¹⁰⁴⁶ Esta redacción implica que una persona que viaja sola y sufre lesiones tiene la obligación de solicitar auxilio para sí misma y si no lo hace sería sancionada. La publicación norteamericana Michigan Live (www.mlive.com) informa el 02.03.2016 que un agente de policía que se ocupó de rescatar de un vehículo a una mujer herida se encontró con la sorpresa de que, aunque seguía sangrando por la nariz se había puesto a calcetar en el asiento trasero. Al preguntarle, la conductora le informó que calcetar la relajaba tras el estrés causado por el accidente. El art. 130.4) RGCir señala: "Si fuera preciso pedir auxilio, se utilizará el poste de socorro más próximo, si la vía dispone de ellos; en caso contrario, podrá solicitarse de otros usuarios. En todo caso y en cuanto sea posible, nadie deberá invadir la calzada". Vemos que ha quedado muy desfasado, ya que ni siquiera contempla la posibilidad de utilizar el teléfono móvil para pedir auxilio.

En Italia desde la reforma del "Codice della Strada" que entró en vigor el 27.12.2012 los conductores están obligados, siendo responsables del atropello, a detenerse y a pedir auxilio o a auxiliar a un perro o un gato. Se sanciona con una multa de 389 a 1.559 €, sin pérdida de puntos (art. 189, apartado 6, "Codice della Strada").

Si lo atropellan sin ser responsables deben igualmente solicitar auxilio para los animales, de no hacerlo la sanción puede ir de 78 a 311 €, sin pérdida de puntos (artículo 189, apartado 9 bis, "Codice della Strada").

La responsabilidad civil del seguro del conductor cubre, generalmente, los costes ocasionados por el atropello a un animal doméstico, siempre dentro de los límites contratados en la póliza. Sin embargo, si el atropello del perro se produjo cuando éste se escapó y andaba vagabundo por una calle o carretera, será el dueño del animal quien tenga que hacerse responsable del accidente, de acuerdo con lo estipulado en el art. 1905 del Código Civil.

El TRLTSV debiera sancionar el abandono de perros en las carreteras o calles ya que el animal es incapaz de entender que ha sido abandonado y muchas veces tratará de encontrar a sus amos entre los coches que circulan pudiendo ser atropellado o provocar una maniobra brusca de un conductor, con el riesgo de sufrir un accidente o causarlo a otros vehículos que circulen en sus proximidades.

En 2009 la Unión Europea realizó una modificación en su Tratado de Funcionamiento para reconocer a los animales como seres que sienten. Antes, otros países europeos ya habían dado el paso para adecuar sus leyes a la situación de los animales en la sociedad. Es el caso de Austria, Alemania o Suiza, que especifican en sus leyes que los animales no son cosas. Más recientemente Italia, Francia y Portugal también modernizaron sus legislaciones en esa misma dirección.

La Ley 17/2021, de 15 de diciembre, de modificación del Código Civil (entre otros) incluye un nuevo artículo, el 333 bis, que señala:

"1. Los **animales son seres vivos dotados de sensibilidad**. Solo les será aplicable el régimen jurídico de los bienes y de las cosas en la medida en que sea compatible con su naturaleza o con las disposiciones destinadas a su protección.

2. El propietario, poseedor o titular de cualquier otro derecho sobre un animal debe ejercer sus derechos sobre él y sus deberes de cuidado respetando su cualidad de ser sintiente, asegurando su bienestar conforme a las características de cada especie y respetando las limitaciones establecidas en ésta y las demás normas vigentes.

3. **Los gastos destinados a la curación y al cuidado de un animal herido o abandonado son recuperables por quien los haya pagado mediante el ejercicio de acción de repetición contra el propietario del animal o, en su caso, contra la persona a la que se le hubiera atribuido su cuidado en la medida en que hayan sido proporcionados y aun cuando hayan sido superiores al valor económico de éste.**

4. **En el caso de que la lesión a un animal de compañía haya provocado su muerte o un menoscabo grave de su salud física o psíquica, tanto su propietario como quienes convivan con el animal tienen derecho a que la indemnización comprenda la reparación del daño moral causado.»**

Ya el Convenio Europeo sobre protección de animales de compañía, hecho en Estrasburgo el 13 de noviembre de 1987 tenía en consideración "que el hombre tiene la obligación moral de respetar a todas las criaturas vivas, y teniendo presentes las especiales relaciones existentes entre el hombre y los animales de compañía" y "la importancia de los animales de compañía por su contribución a la calidad de vida y su consiguiente valor para la sociedad".

¹⁰⁴⁷ La frase "en la medida de lo posible" debiera ir delante de "restablecer" ya que con esta redacción sólo hay que ayudar "en la medida de lo posible" a restablecer la circulación y los usuarios involucrados o testigos de un accidente, con esta redacción, están obligados a esclarecer los hechos, suplantando la labor de los agentes de tráfico.

Como el art. 76.q) del TRLTSV considera que "No facilitar al agente de la autoridad encargado de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tenga encomendadas su identidad, ni los datos del vehículo solicitados por los afectados en un accidente de circulación, estando implicado en el mismo" debemos entender que no

¹⁰⁴⁸ (Comportamiento de personas que no están implicadas en el accidente).

facilitar los datos propios y del vehículo a otros afectados que no sean agentes de la autoridad, tendría la consideración de infracción leve.

“Esclarecer los hechos” supone que cuando una persona vea que un vehículo golpea a otro que está estacionado, tendría que tomar nota de la matrícula del vehículo infractor para facilitárselo a los agentes de la autoridad, ya que de no hacerlo estaría incumpliendo lo dispuesto en este artículo. Tiene su reflejo en el art. 129.2) del RGCir señala que todo usuario de la vía implicado en un accidente de circulación deberá, en la medida de lo posible: “f) Comunicar, en todo caso, su identidad a otras personas implicadas en el accidente, si se lo pidiesen; **cuando sólo se hubieran ocasionado daños materiales y alguna parte afectada no estuviera presente**, tomar las medidas adecuadas para proporcionarle, cuanto antes, su nombre y dirección, bien directamente, bien, en su defecto, por intermedio de los agentes de la autoridad”.

La Audiencia Provincial de Valencia en Sentencia 354/2019 se ocupó de un motorista que fue auxiliado por una conductora que no había respetado la señal de ceda el paso y había invadido la calzada y a la que no solicitó los datos de identificación debido a la conmoción sufrida. La Audiencia se suma a esta tesis y considera que el estado de aturdimiento del afectado y las lesiones sufridas le impidieron tomar los datos de la otra parte. Considera que la conductora debía haber dejado sus datos de identificación cuando trasladó al demandante a su domicilio.

En Alemania, se recomienda describir por escrito la posición de los vehículos o fotografiarlos, anotar el nombre, dirección, número de placa de matrícula del vehículo, número de teléfono y número de póliza del seguro del otro conductor afectado, sin olvidarse de la fecha, la hora, el lugar y datos de los testigos.

En ese mismo país si se daña un vehículo al estacionar, se debe esperar media hora a que aparezca el conductor en caso de daños leves y hasta dos horas en caso de daños graves. Si no se hace se considera que ha huido del lugar de los hechos.

En el “Codice della Strada” italiano el contenido de este apartado está mucho más detallado, así señala que cuando se produzca un daño a los bienes el “utente della strada” (usuario vial) tiene obligación de detenerse y prestar asistencia. Vemos que no sólo se refiere a los conductores, sino también a los pasajeros y peatones. De no hacerlo, la multa va de 294 a 1.174 € (artículo 189, apartado 5) y, si los daños fueron graves, la suspensión del permiso de conducción de quince días a dos meses.

Si se produce daños personales el conductor que no se detenga comete un delito castigado con pena de reclusión de 6 meses a 3 años, suspensión del permiso de conducción de 1 a 3 años (artículo 189, apartado 6).

Finalmente, el número 7 de ese mismo artículo sanciona al usuario vial que incumpla la obligación de auxiliar a las personas que hubieren resultado lesionadas a causa del accidente. La sanción en este caso es reclusión de uno a tres años y suspensión del permiso de conducción de un año y seis meses a cinco años.

¹⁰⁴⁸ Tanto este artículo del TRLTSV como el art. 129 RGCir se ocupan prácticamente sólo de las personas implicadas en un accidente, pero muchas veces vemos como familiares o amigos también se detienen en el arcén creando obstáculos en la vía dificultando el tráfico. Cuando se produce una avería o accidente, los ocupantes del vehículo, al bajar del mismo, deben respetar lo dispuesto en los art. 122.6) y 130.3) RGCir, que exigen que los peatones no permanezcan en la calzada o el arcén. Si respetasen estas disposiciones no habría motivo para exigirles el chaleco reflectante, que, si deberán llevar puesto, si están ocupando la plataforma para actuar según el protocolo PAS (Proteger-Avisar-Socorrer).

2. Si por causa de accidente o avería el vehículo o su carga¹⁰⁴⁹ obstaculizan la calzada, el conductor, tras señalar convenientemente¹⁰⁵⁰ el vehículo o el obstáculo¹⁰⁵¹ creado¹⁰⁵², adoptará las medidas necesarias para que sea retirado en el menor tiempo posible debiendo sacarlo de la calzada¹⁰⁵³ y situarlo cumpliendo las normas de estacionamiento siempre que sea factible¹⁰⁵⁴.

¹⁰⁴⁹ Esto ya se encuentra, parcialmente, en el artículo 10.3) de la Ley.

¹⁰⁵⁰ Con las luces de emergencia y la baliza luminosa (señal V-16) con dispositivo de geolocalización. Esta baliza tenía como propósito informar de la inmovilización del vehículo y evitar que el conductor tuviese que salir del vehículo, lo que no tiene mucho sentido porque el art. 130.3 RGCir pide que se abandone el vehículo. El uso de los triángulos se permite como señalización complementaria de la baliza luminosa V-16, tal como indica la instrucción 2025/20 de 29.12.2025 de la DGT.

La Instrucción Mov 2023/15 de 28.06.2023 había establecido en su punto 3 que ya dejaba de ser obligatorio colocar los triángulos en las autopistas y autovías.

El Anexo XII del RGV se ocupa de los accesorios, repuestos y herramientas de los vehículos e indica: “1. Los turismos, así como los vehículos mixtos y los automóviles destinados al transporte de mercancías, estos dos últimos de masa máxima autorizada no superior a 3.500 kg, excepto los vehículos de tres ruedas y cuatriciclos, llevarán la siguiente dotación: a) Dos dispositivos portátiles de preseñalización de peligro, que cumplan las condiciones establecidas en el anexo XI”.

La Instrucción Mov 2023/15 de la DGT de 28.06.2023 establece que ya no es obligatorio colocar los triángulo de preseñalización en las autopistas y autovías.

El art. 130.4 del RGCir indica que en caso de accidente o avería sin perjuicio de encender la luz de emergencia si el vehículo la lleva y, cuando proceda, las luces de posición y de gálibo, en tanto se deja expedita la vía, todo conductor deberá emplear el dispositivo de preseñalización de peligro reglamentario (baliza luminosa V-16) para advertir dicha circunstancia. Este dispositivo luminoso debe colocarse y encenderse en la parte más alta posible del vehículo inmovilizado garantizado su máxima visibilidad. No está claro donde se colocan en un vehículo “cabriolet”.

Dado que la señal V-2 indica un vehículo-obstáculo en la vía y se puede utilizar por cualquier vehículo en caso de avería o accidente y emite destellos muy parecidos a la baliza luminosa V-16, **los tractores** tampoco tienen obligación de colocar esta última en el vehículo en caso de avería o accidente teniendo en cuenta que además no están obligados sus conductores, como hemos visto, a llevarla en el vehículo.

¹⁰⁵¹ Debía ser coherente con el art. 12.3) de esta Ley ya que allí habla de “obstáculo o peligro” ya que, por ejemplo, el derramar aceite supone más un peligro que un obstáculo.

El art. 4 RGCir dispone: “2. Se prohíbe arrojar, depositar o abandonar sobre la vía objetos o materias que puedan entorpecer la libre circulación, parada o estacionamiento, hacerlos peligrosos o deteriorar aquélla o sus instalaciones, o producir en ella o en sus inmediaciones efectos que modifiquen las condiciones apropiadas para circular, parar o estacionar”.

¹⁰⁵² Si se atropella un animal se debe avisar al Seprona, o a alguna de las policías de tráfico (o guardas forestales) para que se investigue el motivo por el que invadió la calzada y de esa forma evitar futuros daños. Si se levanta un atestado nada impide que se pueda transportar el animal muerto en el maletero ya que ni el TRLTSV ni el Real Decreto 990/2022 sobre normas de sanidad y protección animal durante el transporte. se ocupan de los animales muertos. Por su parte el acuerdo ATP sobre transporte de mercancías perecederas no se ocupa del transporte por particulares de animales muertos para su consumo personal. Es decir, como el TRLTSV indica en la disposición adicional séptima que un animal muerto, por ejemplo, un jabalí, no puede ser reclamado por el titular de un coto, se podría cargar en el maletero, pero antes de prepararlo para ser degustado de forma particular se debe tener en cuenta el RD 138/2020, por el que se establece la normativa básica en materia de actuaciones sanitarias en especies cinegéticas que actúan como reservorio (una o más poblaciones o ambientes epidemiológicamente conectados, en los que el patógeno puede mantenerse permanentemente y ser transmitido a la población diana) de la tuberculosis (complejo *Mycobacterium tuberculosis*).

En Alemania es obligatorio informar a la policía si se atropella a un animal salvaje, tengamos en cuenta que un animal salvaje como el jabalí puede transmitir, por ejemplo, la peste porcina y conviene que sea examinado por un veterinario.

¹⁰⁵³ Debía indicar, como se hace en los códigos de circulación de otros países, que el conductor debe pedir a los pasajeros que abandonen el vehículo por el lado opuesto al tráfico.

Debía indicar, que en caso necesario el vehículo puede ser remolcado por un vehículo que no sea una grúa de auxilio (art. 9.3 RGV).

¹⁰⁵⁴ Debiera indicarse en este artículo o en el RGCir, que el conductor, lo primero que debe hacer es girar el volante a la derecha para que en caso de que se produzca una nueva colisión, su vehículo no sea lanzado hacia

¹⁰⁵⁵ (Obstáculos y peligros en la calzada).

3. Reglamentariamente¹⁰⁵⁶ se determinarán las condiciones en las que realizarán sus funciones **los servicios de auxilio en carretera**¹⁰⁵⁷ que acudan al lugar de un accidente o avería, así como las características que deban cumplir las empresas que los desarrollen o los vehículos y demás medios que se hayan de utilizar¹⁰⁵⁸.

la calzada. También que se debe evitar discutir sobre quien es el culpable del accidente mientras otros vehículos circulan próximos ya que es una situación extremadamente peligrosa.

¹⁰⁵⁵ Muchas veces un conductor no crea un obstáculo, pero lo encuentra como, por ejemplo, carga que cae o cayó desde otro vehículo y al no haber provocado su desprendimiento, un conductor, según este artículo, parece estar exento de cualquier obligación con respecto a la necesidad de retirarlo o apartarlo.

El RGCir detalla lo expuesto en la Ley, y en su artículo 5, dedicado a la señalización de obstáculos y peligros señala: 1. Quienes hubieran creado sobre la vía algún obstáculo o peligro deberán hacerlo desaparecer lo antes posible, y adoptarán entre tanto las medidas necesarias para que pueda ser advertido por los demás usuarios y para que no se dificulte la circulación”.

Vemos que añade el término “peligros” y uno de esos peligros sería, por ejemplo, lavar el vehículo en la vía pública, ya que el detergente que se vierte en la calzada podría provocar el resbalón de un peatón o que un vehículo frenase con más dificultad.

¹⁰⁵⁶ La Orden Ministerial PRE/52/2010, de 21 de enero, por el que se modificaba el Anexo II del Reglamento de General de Vehículos (BOE núm. 20, de 23 de enero) incluye una nueva clasificación (anexo II. D. Servicio al que se destinan los vehículos) con un nuevo epígrafe para identificar aquellos vehículos que se destinan al auxilio en carretera:

- **05 Vehículo destinado primordialmente al rescate y transporte de vehículos accidentados o averiados.**

Solo tendrán esta consideración aquellos vehículos cuya capacidad permita que simultáneamente se puedan transportar hasta un máximo de dos vehículos en plataforma, y otro mediante un dispositivo de arrastre, y cuenten con el correspondiente utillaje.

¹⁰⁵⁷ Debiera decir “servicios de auxilio vial” ya que el servicio de auxilio se presta también en vías urbanas. El Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas, en su art. 4.4) establece que “no se realizará ninguna operación que tenga por objeto la reparación del vehículo en la propia vía, salvo:

a) Que tal actuación requiera menos tiempo que la retirada del vehículo de la vía.

b) Que sea imprescindible para efectuar la retirada del vehículo inmovilizado”.

Su art. 6 que se ocupa de las condiciones de circulación, señala: “Los vehículos de auxilio en vías públicas que desarrollen una operación de auxilio y así lo hayan comunicado a la autoridad competente en materia de regulación, ordenación y gestión del tráfico, podrán efectuar su circulación de acuerdo con las siguientes condiciones:

a) Tendrán preferencia de paso sobre los demás vehículos y otros usuarios de la vía cuando se hallen en servicio de auxilio”.

Con lo cual tienen preferencia frente a los vehículos prioritarios, aunque antes habría que reformar el TRLTSV. En el art. 6.c) también indica que “cuando el vehículo esté en misión de acceso o llegada al escenario hará uso de la señal luminosa y, en su caso, de la acústica. Cuando se encuentre realizando las tareas de auxilio, únicamente hará uso de la señal luminosa. En todo caso, y cuando las tareas de auxilio se desarrollen en vías urbanas, el uso de la señal acústica tendrá carácter excepcional, reservándose a los supuestos en los que las circunstancias del tráfico así lo exijan”.

En el art. 9.2) se dispone: “Los conductores y usuarios de los vehículos objeto de retirada deberán colaborar en todo momento con todos los agentes intervinientes, así como seguir sus instrucciones”.

El legislador ha omitido que también se debía regular reglamentariamente la retirada de un vehículo por otro vehículo distinto a una grúa de auxilio. De hecho, esa retirada está regulada en el art. 9 del RGV: “3. Los vehículos de motor no podrán remolcar a otro vehículo de motor, salvo en el caso de que éste se encuentre accidentado o averiado y no pueda ser arrastrado por otro específicamente destinado a ese fin, supuesto en que está permitido el arrastre hasta la localidad o lugar más próximo donde pueda quedar convenientemente inmovilizado y sin entorpecer la circulación, y siempre que no se circule por autopistas ni autovías”, aunque debiera figurar en el RGCir. Debía añadir además que el vehículo accidentado remolcado debía llevar conectadas las luces de emergencia.

Sin embargo, es posible remolcar un vehículo, al igual que cualquier otra carga bien estibada y sujeta, en una plataforma

¹⁰⁵⁸ Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas.

¹⁰⁵⁹ (Investigación de los accidentes).

Artículo 52. Publicidad¹⁰⁶⁰.

Se prohíbe la publicidad en relación¹⁰⁶¹ con vehículos a motor¹⁰⁶² que ofrezca en su argumentación escrita o verbal, en sus elementos sonoros o en sus imágenes, incitación¹⁰⁶³ a la velocidad excesiva¹⁰⁶⁴, a la conducción temeraria¹⁰⁶⁵, a situaciones de

¹⁰⁵⁹ Una Ley de Seguridad Vial debiera dar mucha más importancia a los accidentes viales y a su investigación y no dejar este asunto simplemente en manos del titular de la vía. También debería ocuparse de los medios y procedimientos de evacuación y auxilio.

¹⁰⁶⁰ Véanse: la Ley 34/1988, de 11 de noviembre, General de Publicidad (BOE núm. 274, de 15 de noviembre), la Directiva 2006/114/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre, sobre publicidad engañosa y publicidad comparativa (DOUE núm. L 376, de 27 de diciembre) y Ley 3/1991, de 10 de enero, de Competencia Desleal (BOE, núm. 10, de 11 de enero).

Véase el art. 79 TRLTSV.

¹⁰⁶¹ Al indicar "relación con" se entiende que no se refiere sólo a los anuncios de vehículos a motor sino también de productos y servicios auxiliares como por ejemplo la publicidad de neumáticos, recambios, accesorios, etc.

¹⁰⁶² Incluidos los ciclomotores, ya que, desde la entrada en vigor, el 01.01.2016 del Reglamento UE 168/2013 han pasado a ser vehículos de motor.

¹⁰⁶³ No sería de aplicación el Art. 18.1 del Código Penal porque no se refiere a una incitación directa que suponga una provocación.

Diversas sentencias han considerado que "insinuar", "trivializar" o "banalizar" conductas tienen la misma consideración que "incitar".

¹⁰⁶⁴ **Velocidad excesiva** es aquella que supera los límites establecidos en los arts. 45 a 52 del Reglamento General de Circulación, o si no resulta adecuada "a las circunstancias" (art. 45 RGCir) y "cuantas circunstancias concurren en cada momento" (art. 21.1 TRLTSV). Procede la aplicación de este artículo cuando la publicidad destaque aisladamente la velocidad máxima que puede alcanzar el vehículo anunciado, siempre que sea superior a la máxima permitida en autopistas o autovías, o que indique como características del vehículo que puede alcanzar velocidades que no están permitidas en nuestro país.

Sin embargo, está permitido publicitar la aceleración del vehículo que es la velocidad alcanzada por unidad de tiempo, lo que no tiene mucho sentido.

No es sancionable la publicación de los datos técnicos de un automóvil, como la velocidad que alcanza, obtenidos en pistas de pruebas y en condiciones de seguridad máxima ya que incitar no es lo mismo que informar (STSJ Madrid, Secc. 1ª de 6 de junio de 2001).

¹⁰⁶⁵ No está definida con claridad, pero está contemplada en el Art. 379 del Código Penal. Para cometer el ilícito administrativo habría que conducir de forma gravemente negligente o lo que es lo mismo de forma excesivamente imprudente. También deja margen al juzgador para definir esta conducta.

La conducción temeraria se puede producir con cualquier tipo de vehículo. La agencia de noticias Europa Press en un despacho del 20.09.2016 informa que la policía local de Almería sancionó con una multa de 500 € a un menor de 17 años que "se saltó un semáforo, ocupó la acera, obligó a detenerse a los peatones y montó su bicicleta a gran velocidad". Informa seguidamente que la multa fue pagada por sus progenitores que aseguraron que la policía no había advertido al joven sobre su conducta.

También generalmente se produce conducción temeraria cuando se realizan actos sexuales mientras se maneja el vehículo.

peligro¹⁰⁶⁶ o cualquier otra circunstancia¹⁰⁶⁷ que suponga una conducta contraria¹⁰⁶⁸ a los principios de esta ley¹⁰⁶⁹ o cuando dicha publicidad induzca¹⁰⁷⁰ al conductor a una falsa o no justificada¹⁰⁷¹ sensación de seguridad¹⁰⁷².

¹⁰⁶⁶ La puesta en peligro, es decir, la creación de un riesgo ha de sobrepasar los estándares razonables de riesgo permitido, aplicándose los criterios sociales de adecuación al riesgo dejando margen al juzgador para delimitar lo que se considera una situación de riesgo.

Para conocer si deja de ser una infracción administrativa para ser incluida en el ámbito penal, de acuerdo con los artículos 142 y 152 del Código Penal, que se ocupan de la imprudencia, conviene acudir al dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial que considera imprudencias graves las siguientes maniobras:

- a) adelantamientos con grave vulneración de las prohibiciones del art. 37 TRLTSV, muy especialmente cuando esté señalizada la prohibición con señales verticales o marcas viales de los arts. 154.R-305 o 167.a) del RGCir.
- b) excesos de velocidad calificados de infracción grave o muy grave de los arts. 76.a) y 77.a) sancionados con 6 puntos según el Anexo IV TRLTSV cuando han sido determinantes de la producción del resultado.
- c) marcha atrás en autopistas o autovías.
- d) no detenerse en la señal de stop o ante un semáforo en rojo.

La maniobra ha de estar constatada con claridad por la prueba obrante en los autos, siendo de particular relevancia el informe técnico policial fundado, y el resultado lesivo producido ha de ser la realización del riesgo derivado de ella.

El Dictamen de 2016 se amplió con el Dictamen 1/2021 sobre la reforma operada por la LO 2/2019 que modificó el CP en los art. 142, 142 bis, 152, 152 bis, 382 y 382 bis, y el Oficio FSCSV de 17.02.2021 para elevar hasta 16 nuevos supuestos en los que por ser delito debe elevarse atestado policial a la autoridad judicial.

A mayor abundamiento la LO 11/2022 que modifica el CP, añade en el art. 85.1 del TRLTSV la exigencia de atestado policial en todo siniestro con lesiones, eliminando el supuesto de que el lesionado precise un segundo tratamiento médico, y por supuesto en caso de fallecimiento.

¹⁰⁶⁷ Las circunstancias tendrán que implicar conductas contrarias a los "principios de esta ley", es decir, únicamente del TRLTSV.

¹⁰⁶⁸ Uno de estos tipos de conducta es la "conducción agresiva" y debiera mencionarse en la Ley y desarrollarse en el Reglamento General de Circulación.

¹⁰⁶⁹ La DGT sancionó a Philip Morris Spain, S.A., por un anuncio de cigarrillos marca "Chesterfield" en unas vallas publicitarias, durante los meses de agosto y setiembre de 1995, donde se veía a una persona de pie en un automóvil descapotable rodeado por cinco motoristas sin casco montados en sendas motocicletas que ocupaban toda la calzada. La compañía recurrió a los Tribunales y la STSJ Madrid, Sección 1ª de 28.06.2000 reconoció que "los mencionados anuncios (...) nada tienen que ver con el mundo del motor, pero sin embargo utilizan (...) automóviles y motocicletas, para atraer más la atención del potencial cliente del tabaco (...) transmitiendo una imagen de desenfado y despreocupación en la conducción y circulación totalmente contraria a las condiciones de seguridad, responsabilidad y cuidado que deben presidir el tráfico rodado" (FJ 2º). Además, señaló: "La publicidad denunciada incluye un grupo numeroso de individuos pilotando potentes motocicletas, rodeando un automóvil, ocupando toda la calzada, en clara exhibición de prepotencia y desprecio de las normas de tráfico, por lo que claramente infringe lo dispuesto en el citado artículo 52 de la ley (FJ 3º).

¹⁰⁷⁰ La publicidad ha de "inducir" al conductor y el influjo psíquico ha de ser razonablemente esperado, aunque no lo sea en el conductor medio.

¹⁰⁷¹ Suenan mejor "injustificada".

¹⁰⁷² El periódico "El País" en su edición de 4 de noviembre de 2011 se hace eco de la noticia, reproducida también en numerosos medios de comunicación, de la sanción de la DGT a la distribuidora de cine "TriPictures" por un cartel de la película "Larry Crowne, nunca es tarde" en la que sus protagonistas aparecen en él, en moto y sin casco. La DGT alegó en el expediente sancionador que el cartel "justificaba comportamientos de riesgo" al mostrar "conductas prohibidas en el RDL 339/1990 (derogado)" cuyo artículo 47 impuso la obligación de llevar casco a los conductores de motos y ciclomotores y de acuerdo con el artículo 52 de la LTSV. La distribuidora comunicó a los medios de comunicación que el cartel era una foto de estudio, no una imagen de la película y que además en esta última los protagonistas siempre utilizan casco. Lo cierto es que otras películas donde también se veía a conductores de motocicletas sin casco no fueron objeto de expediente sancionador. También podría darse el caso de que un cineclub que proyectase "Vacaciones en Roma" con Audrey Hepburn y Gregory Peck pudiese también ser sancionado si anunciase la película con los dos protagonistas subidos a la Vespa sin casco.

Además, al no prohibirse el cartel, éste fue reproducido por todos los medios que comentaron la noticia con lo cual se consiguió un efecto inverso al esperado y una publicidad gratuita enorme para la distribuidora lo que puede hacer pensar a los publicistas que conviene una multa cuando se consiguen retornos publicitarios mucho mayores.

TÍTULO III

Señalización¹⁰⁷³

Artículo 53. Normas generales¹⁰⁷⁴.

¹⁰⁷⁵ (Responsabilidad de los titulares de las vías por una señalización inadecuada).

¹⁰⁷⁶ (Restricciones de dominio).

¹⁰⁷³ Este bloque está regulado en el Título IV del RGCir. La señalización contribuye en buena medida a la seguridad vial. La DGT publicó un excelente trabajo en 2019 titulado “Recomendaciones para la mejora de la Seguridad Vial en entornos interurbanos” proponiendo nuevas señalizaciones que con poca inversión podían contribuir notablemente a disminuir los siniestros viales.

La Exposición de Motivos del Real Decreto 465/2025, de 10 de junio, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación destaca que “Transcurridos más de veinte años desde la aprobación del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, se considera necesario actualizar la señalización a los cambios sociales y tecnológicos producidos en materia de movilidad”. Por eso la reforma tiene como objetivo poner al día las señales que figuran en el Título IV del Reglamento.

En esa misma Exposición establece que se ha buscado la consolidación “en un único documento, del Catálogo oficial de señales de la circulación y marcas viales incluido en el anexo I, de la forma, significado, símbolos y nomenclatura de las señales”.

Pero en la Disposición adicional única, indica: “2. En el ámbito de la Red de Carreteras del Estado se aplicará, además, la normativa técnica básica de interés general sobre señalización establecida por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, entre la que se encuentran las siguientes normas de carreteras:

a) Norma de carreteras 8.1-I.C Señalización vertical.

b) Norma de carreteras 8.2-I.C Marcas viales.

c) Norma de carreteras 8.3.I.C Señalización de obras”.

Con lo cual podemos apreciar que en las vías del Estado no se aplica un único documento, con el agravante de que la información contenida en esta disposición adicional no figura en la versión consolidada del Reglamento.

Es curioso observar como el artículo 134 del RGCir tiene como título “Catálogo oficial de señales de la circulación y marcas viales” dando a entender que no son lo mismo, aunque seguidamente en ese mismo artículo incluye a las marcas viales dentro de las señales de circulación.

¹⁰⁷⁴ Llama la atención que el apartado 1 del art. 134 RGCIR se disponga que “El Catálogo oficial de señales de la circulación y marcas viales debe ajustarse a lo establecido en las reglamentaciones y recomendaciones internacionales en la materia” con lo que llegamos a la conclusión de que antes de la última reforma del RGCir (RD 465/2025, de 10 de junio) no se ajustaba a las reglamentaciones internacionales en contra de lo dispuesto en la Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que sigue vigente y en la que figura, en la Base quinta dedicada a la señalización “1. Los símbolos de señalización se acomodarán a los modelos establecidos

por la Convención sobre señalización vial, abierta a la firma en Viena el 8 de noviembre de 1968, al Acuerdo Europeo complementario de dicha Convención, abierto a la firma en Ginebra el 1 de mayo de 1971 y a su Protocolo adicional sobre marcas viarias, abierto a la firma en Ginebra el 1 de marzo de 1973”.

¹⁰⁷⁵ Ni el TRLTSV ni la Ley de Carreteras se ocupan de las sanciones a los titulares de las vías en caso de que un accidente o una infracción estén influidos o provocados por una mala señalización.

El art. 139 RGCir dispone: 1. Corresponde al titular de la vía la responsabilidad de su mantenimiento en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación y la instalación y conservación en ella de las **adecuadas señales y marcas viales**.

La Disposición Adicional Segunda de la Ley 37/2015 de Carreteras establece: “El sistema internacional de señales de carreteras se aplicará en todas las carreteras del territorio nacional con arreglo a la legislación del Estado sobre esta materia” y no existe un único sistema internacional de señales.

¹⁰⁷⁶ La Ley de Carreteras se ocupa en su art. 29 de la zona de dominio público en las carreteras del Estado. Sería interesante que el TRLTSV añadiese un texto parecido al que figura en el art. 25 de la Ley de Tránsito Argentina y que fuese de aplicación en toda España:

RESTRICCIONES AL DOMINIO. Es obligatorio para propietarios de inmuebles lindantes con la vía pública:

1. El usuario¹⁰⁷⁷ de las vías está obligado a obedecer las señales de la circulación¹⁰⁷⁸ que establezcan una obligación o una prohibición¹⁰⁷⁹ y a adaptar su comportamiento al

- a) Permitir la colocación de placas, señales o indicadores necesarios al tránsito;
- b) No colocar luces ni carteles que puedan confundirse con indicadores del tránsito o que por su intensidad o tamaño puedan perturbarlo;
- c) Mantener en condiciones de seguridad, toldos, cornisas, balcones o cualquier otra saliente sobre la vía;
- d) No evacuar a la vía aguas servidas, ni dejar las cosas o desperdicios en lugares no autorizados;
- e) Colocar en las salidas a la vía, cuando la cantidad de vehículos lo justifique, balizas de luz amarilla intermitente, para anunciar sus egresos;
- f) Solicitar autorización para colocar inscripciones o anuncios visibles desde vías rurales o autopistas, a fin de que su diseño, tamaño y ubicación, no confundan ni distraigan al conductor, debiendo:
 - 1. Ser de lectura simple y rápida, sin tener movimiento ni dar ilusión del mismo;
 - 2. Estar a una distancia de la vía y entre sí relacionada con la velocidad máxima admitida;
 - 3. No confundir ni obstruir la visión de señales, curvas, puentes, encrucijadas u otros lugares peligrosos;
- g) Tener alambrados que impidan el ingreso de animales a la zona del camino.

¹⁰⁷⁷ Persona que utiliza la vía, ya sea en calidad de peatón, conductor o viajero, estando obligada a comportarse de forma que no entorpezca indebidamente la circulación, cause peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas o daños en los bienes y que está obligada a obedecer las señales de circulación que establezcan una obligación o una prohibición...

¹⁰⁷⁸ Los conductores ni deben ni están obligados a obedecer señales que no van dirigidas a ellos. Así un conductor no debe observar el semáforo dirigido a los peatones ya que, aunque éste pase a rojo no significa que automáticamente el dirigido a él pasó a verde y por ello pueden producirse colisiones y atropellos.

En España, las señales no caducan aunque sí están ocultas por la vegetación o en bastante mal estado puede presentarse, con posibilidad de éxito, un recurso contra una sanción en caso de no respetarlas. La clave es saber si, a pesar de su estado, siguen cumpliendo su "función informativa", es decir, si se puede deducir razonablemente lo que quieren comunicar. En algunos países cuando se modifica una señal se da un período transitorio para que la señal antigua siga teniendo validez durante cierto tiempo, incluso hasta su sustitución por la nueva, tal como sucede en Portugal (art. 3º.1) del Reglamento de Señalización de Tráfico. En la reforma del RGCir mediante el Real Decreto 465/2025, de 10 de junio, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación se dispuso en la Disposición transitoria única (...): 2. Se podrán mantener las señales instaladas contempladas en el anexo I del Reglamento General de Circulación antes de la fecha de entrada en vigor de este real decreto, no siendo necesaria su sustitución para su adaptación al nuevo Catálogo, excepto las señales suprimidas, que **deberán ser retiradas en el plazo de un año** desde la citada fecha. El nuevo Catálogo se aplicará cuando las señales sean renovadas debido a su estado de conservación.

¹⁰⁷⁹ La señal SIA (símbolo internacional de accesibilidad) no una señal informativa, sino una señal de contenido fijo y por ello es suficiente para poder denunciar la ocupación irregular de una plaza para personas con movilidad reducida. Muchas veces nos encontramos con la señal S-17 (estacionamiento) situada en un estacionamiento limitado por una línea blanca longitudinal continua, en la que figura inscrito, junto con la letra "P" el símbolo SIA, para prohibir el estacionamiento en esa plaza a vehículos desprovistos de la correspondiente tarjeta para personas con movilidad reducida, de acuerdo con:

- el art. 7.b) del TRLTSV que señala que los ayuntamientos deben prestar atención especial a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos.
- el art. 30 del Real Decreto Legislativo 1/2013, que establece que "Los ayuntamientos adoptarán las medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad".
- los art. 94.1.j) y 94.2.d) del RGCir que prohíben parar y estacionar respectivamente en las zonas señalizadas para uso exclusivo de personas con discapacidad.

Sin embargo, algunos ayuntamientos que desconocen en profundidad la normativa y ante la duda que se les planteaba sobre si se podía denunciar por no respetar la señal SIA han modificado la señalización, por ejemplo, el de Santander ante un recurso presentado por un funcionario municipal que había sido sancionado por estacionar en una de estas plazas. En el Ayuntamiento de Zaragoza optaron por señalar el espacio con la placa R-308 -la de prohibido estacionar, con fondo azul y una raya diagonal roja- y añadiendo la letra 'P' de reserva de sitio y el anagrama internacional de discapacitados en el centro.

No tenían que haberlo hecho ya que es suficiente colocar la señal vertical SIA + la marca vial SIA + la Zona de Transferencia (espacio para facilitar el descenso del discapacitado) tal como lo señala el art. 7 del RD 1056/2014, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad, que dispone: **"1. Los titulares de la tarjeta de estacionamiento tendrán los siguientes**

mensaje del resto de las señales reglamentarias¹⁰⁸⁰ que se encuentren en las vías por las que circula.

derechos en todo el territorio nacional siempre y cuando exhiban de forma visible la tarjeta en el interior del vehículo: ...**b) Estacionamiento en los lugares habilitados para las personas con discapacidad.**”

La Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (que sigue vigente), en su Base V señala que: “Los símbolos de señalización se acomodarán a los modelos establecidos por la Convención sobre señalización vial, abierta a la firma en Viena el 8 de noviembre de 1968, al Acuerdo Europeo complementario de dicha Convención, abierto a la firma en Ginebra el 1 de mayo de 1971 y a su Protocolo adicional sobre marcas viarias, abierto a la firma en Ginebra el 1 de marzo de 1973” y en la Convención y en el Acuerdo Europeo aparece el símbolo SIA en forma de señal H,7. Al hablar de la señal H, 7 dice que debe ir acompañada de la señal C, 18 (prohibición de estacionamiento) o E,14 (en España, la señal S-17 de Estacionamiento).

Sin embargo, creemos que la función de señalización la hace la señal SIA, ya que ni la señal S-17, ni la R-307, tienen como misión señalar ese lugar como reservado para personas de movilidad reducida.

Veamos estas dos últimas señales:

La señal S-17, de estacionamiento, indica un emplazamiento donde está autorizado el estacionamiento de vehículos. También señala que una inscripción o un símbolo, que representa ciertas clases de vehículos indica que el estacionamiento está reservado a esas clases. Una inscripción con indicaciones de tiempo limita la duración del estacionamiento señalado.

Pero hay un detalle que conviene destacar y es que se refiere a “ciertas clases de vehículos” y por lo tanto no a las necesidades de sus usuarios como sí lo hace la señal SIA.

La R-307 de parada y estacionamiento prohibido, prohíbe la parada y estacionamiento en el lado de la calzada en que esté situada la señal. Salvo indicación en contrario, la prohibición comienza en la vertical de la señal **y termina en la intersección más próxima. Si en ese tramo estuviese la señal SIA vendría a ser la “indicación en contrario” contemplada en la señal.**

Tengamos en cuenta que al igual que sucede con la marca vial SIA, la señal S-18 de parada de taxis no necesita ir acompañada de la señal R-307 de parada y estacionamiento prohibidos, para que el resto de los conductores sepan que no puedan estacionar en esa zona.

En cambio, no hay señal vertical para las zonas de carga y descarga, sólo la marca vial amarilla en zigzag [art.171.a) RGCir], pero al ser esa marca igual que las que indican una parada de autobús, se sabe cuando cumple esta última misión si existe la señal S-19 que indica precisamente que es una parada de autobús. En las zonas de carga y descarga suele colocarse la señal R-307 (que no sería necesaria si la prohibición de estacionar fuese permanente, ya que bastaría simplemente con la existencia de la marca vial), con la señal S-860 para indicar días laborales y horarios en que se aplica.

También el art. 7.1.a) del RD 1056/2014 contempla el derecho de los titulares de la tarjeta de estacionamiento para personas de movilidad reducida para reservar una plaza de aparcamiento, previa la oportuna solicitud a la administración correspondiente y justificación de la necesidad de acuerdo con las condiciones que establezcan las administraciones autonómica o local, en lugar próximo al domicilio o puesto de trabajo. La plaza deberá señalizarse con el símbolo internacional de accesibilidad. En ese caso, la señal SIA iría acompañada de un panel complementario S-860 con la matrícula del vehículo autorizado.

¹⁰⁸⁰ Sería necesario clarificar que respecto merecen las señales antiguas que ya no aparecen en el RGCir o en las normas de señalización de la Instrucción de Carreteras del Ministerio de Fomento (ahora “Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible”), como por ejemplo una señal de STOP antigua. Las señales en mal estado, tapadas por la vegetación, cuando falta parte de una marca vial, señales que han cambiado de significado, como el paso de ciclistas que es parecido al antiguo paso de peatones que aún se ve y se sigue pintando en la calzada en muchas ciudades, la validez de las señales de fondo amarillo cuando ya han terminado los trabajos que justificaban su presencia, etc.

El art. 139.1) RGCir dispone que: “Corresponde al titular de la vía la responsabilidad de su mantenimiento en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación y la instalación y conservación en ella de las adecuadas señales y marcas viales.” Por ello, en caso de que la señal falte, no sea visible o esté bastante deteriorada se puede presentar un recurso, aportando fotografías, contra una sanción ya que la responsabilidad sobre su estado corresponde a alguna Administración Pública.

También las señales deben cumplir una serie de condiciones, así la Norma 8.1-IC, sobre señalización vertical, de la Instrucción de Carreteras señala en su apartado 7.1.4 dedicado a la señalización, que “cada señal se deberá ver desde la anterior”.

El periódico el Faro de Vigo publica en su edición digital de fecha 19.06.2014 que un conductor fue multado por no respetar una señal de stop y se ve una foto en la que la señal es prácticamente imposible de distinguir al estar tapada por las ramas de un árbol. El conductor sancionado explica al periodista que le entrevista que no sólo no

A estos efectos, cuando la señal imponga una obligación de detención, el conductor del vehículo no puede reanudar su marcha hasta haber cumplido lo prescrito por la señal.¹⁰⁸¹

se distingue la señal, sino que no hay línea de detención en el cruce y que además la señal está muy alejada de este último.

Debieran preverse sanciones en el TRLTSV para aquellos propietarios o titulares de carreteras que no eviten que los árboles o maleza de sus fincas oculten total o parcialmente las señales de circulación. También debieran ser sancionados los titulares de la vía cuando los árboles situados en la zona de dominio público de la vía oculten o dificulten ver la señalización.

¹⁰⁸¹ *La negativa de un conductor a abonar el peaje constituye infracción al Anexo I RGCir toda vez que la señal R-200 establece la “prohibición de pasar sin detenerse, Indica el lugar donde es obligatoria la detención por la proximidad, según la inscripción que contenga, de un puesto de aduana, de policía, de peaje u otro, y que tras ellos pueden estar instalados medios mecánicos de detención. En todo caso, el conductor así detenido no podrá reanudar su marcha hasta haber cumplido la prescripción que la señal establece”.*

El art.132.1 del RGCir señala que cuando la señal imponga una obligación de detención no podrá reanudar su marcha el conductor del vehículo así detenido hasta haber cumplido la prescripción que la señal establece que, en el caso de los peajes, es el pago o la justificación de la exención. Esto es completamente independiente de que el titular de la autopista por razones de fluidez de la circulación o de evitación de otro tipo de inconvenientes, autorice a sus empleados a abrir la barrera y a colocar el semáforo en fase verde con objeto de que el vehículo reanude la marcha, aunque no haya abonado el importe del peaje.

Denuncia y pruebas. *La acreditación de la infracción se produce mediante la denuncia (voluntaria) formulada por el empleado de la titular de la autopista, recogiendo los datos necesarios para que la misma pueda ser tramitada. Al acta de denuncia es muy recomendable que se acompañe prueba gráfica de la matrícula del vehículo con el que se ha cometido la infracción y también indicación de la identidad de otra persona que hubiera presenciado los hechos objeto de la denuncia y que pueda actuar como testigo. En los supuestos en los que la infracción sea constatada por Agentes de la Autoridad, la denuncia será formulada por éstos directamente.*

En aquellos expedientes en donde los interesados, en sus escritos de alegaciones, nieguen la veracidad de los hechos, en la resolución sancionadora se hará referencia a la facultad para formular denuncias que tiene el personal encargado de la vigilancia de autopistas y al valor probatorio de sus denuncias al estar revestidos, de formas excepcional y temporal, de autoridad (artículo 29.2 de Ley 8/1972, 10 mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión).

En los peajes dinámicos o telepeajes¹⁰⁸², los vehículos que los utilicen deberán estar provistos del medio técnico que posibilite su uso en condiciones operativas¹⁰⁸³.

- 2. Salvo circunstancias especiales¹⁰⁸⁴ que lo justifiquen, el usuario debe obedecer las prescripciones indicadas por las señales, aun cuando parezcan estar en contradicción con las normas de comportamiento en la circulación.**

Artículo 54. Preferencia.

¹⁰⁸² El Reglamento General de Circulación, incluye dos señales de tráfico, representando una T blanca en tres cuerpos sobre fondo azul, que identifican las vías de telepeaje y obligan a que los conductores de los vehículos paguen el importe del peaje por este método, para lo que necesitan llevar a bordo un OBE (on board equipment) válido. La señal rectangular indica que la vía así señalada es una vía mixta, en la que conviven el pago con el sistema de telepeaje junto con otros métodos que se especifican.

La señal redonda identifica las vías de la estación de peaje donde el telepeaje es el único sistema de pago aceptado. La señal R-418 (vía exclusiva para vehículos dotados de equipo de telepeaje operativo o telepeaje obligatorio) no obliga a detenerse ya que se levanta la barrera mientras el vehículo va circulando. Circular por una vía o carril donde se aplica esta señal sin estar provisto del dispositivo de telepeaje operativo constituye infracción al artículo 132.1 del RGCir.

El art. 29.3 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, señala: “En las autopistas que tengan implantado el sistema de peaje dinámico o telepeaje, para acreditar los hechos podrá utilizarse, previa homologación por la Administración, cualquier sistema o medio técnico, mecánico o de reproducción de imagen que identifique a los vehículos, que constituirá medio de prueba suficiente en la denuncia que formule el personal de la empresa concesionaria, debidamente autorizado al efecto, en el procedimiento sancionador por infracción de la obligación relativa a la utilización de estos sistemas contenida en el artículo 53.1 del Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo (sustituido ahora por el mismo número de artículo y apartado del TRLTSV).

Véase también el Real Decreto 183/2022, de 8 de marzo, por el que se regula la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje en las carreteras españolas y la Orden FOM/616/2013, de 12 de abril, por la que se crea y regula el Registro Electrónico Nacional del Servicio Europeo de Telepeaje en España.

¹⁰⁸³ La Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, señala en su art. 14:

1. El concesionario de la autopista tiene derecho a percibir de los usuarios de la vía, por la utilización de las instalaciones viarias, el peaje que corresponda por aplicación de las tarifas aprobadas.

2. Los usuarios de las autopistas vendrán obligados a abonar el importe del peaje que corresponda según la tarifa aprobada. El impago del peaje por parte del usuario constituye una infracción administrativa que será objeto de la correspondiente sanción conforme a la normativa de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, Texto Articulado aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, previa denuncia por los agentes de policía encargados de la vigilancia del tráfico o del personal del concesionario.

3. El personal de la sociedad concesionaria de la autopista denunciará el impago del peaje del presunto infractor, pudiendo solicitar el auxilio de la autoridad pública encargada de la vigilancia del tráfico en casos de resistencia a la identificación por parte del usuario.

4. La denuncia deberá reunir los requisitos suficientes en relación con la identidad y elementos constitutivos de la infracción y tendrá valor probatorio.

La **Instrucción 12/S-127**, de 22 de mayo, sobre “Infracciones relativas a peajes”, en su apartado 1.1 recoge las infracciones sobre la negativa a abonar el peaje en carriles con cabina; el apartado 2) las infracciones referidas a circular por carriles o vías destinados al telepeaje sin estar provisto del dispositivo de telepeaje operativo y el apartado 3) hace referencia a otras infracciones relacionadas con la negativa a pagar peaje.

¹⁰⁸⁴ Debiera aclararse un poco más lo que significan “circunstancias especiales” o bien hacerlo en el RGCir. Parece dar a entender que no se está obligado a obedecerlas si están mal colocadas o no son visibles. En esos casos el afectado debe acreditar debidamente este extremo. Circunstancias especiales serían no respetarlas por causa de fuerza mayor o extrema necesidad como puede ser para evitar un accidente.

- 1.** El orden de preferencia¹⁰⁸⁵ entre los distintos tipos de señales de circulación¹⁰⁸⁶ es el siguiente:

¹⁰⁸⁵ Debía haber indicado "salvo excepciones reglamentarias".

¹⁰⁸⁶ En este artículo vemos claramente que las marcas viales forman parte de las señales de circulación, sin embargo no es el caso en el Reglamento General de Circulación. En su modificación mediante el Real Decreto 465/2025, de 10 de junio, podemos observar la ausencia de un mínimo de control de calidad en la redacción de sus preceptos. Así, en el art. 131 que se ocupa del concepto de señalización, lo contempla en un sentido amplio refiriéndose, entre otras, a "señales verticales de circulación y marcas viales", es decir, diferencia estos tipos de señales, sin embargo, en los arts.134 (4 veces); 137; 141; 142 y en el Anexo I Apdo 5 (en el índice y en el propio Apdo) habla de "señales de circulación y marcas viales" como si las marcas viales no fuesen señales de circulación. Adicionalmente el apartado 2.e) del art. 147 indica que las señales horizontales están incluidas dentro de las marcas viales.

Por ello en el texto del RGCir debía referirse siempre a "señales de circulación, incluidas las marcas viales" o "señales verticales de circulación y marcas viales".

a) ¹⁰⁸⁷ **Señales y órdenes**¹⁰⁸⁸ **de los agentes**¹⁰⁸⁹ de la autoridad ¹⁰⁹⁰ encargados de la vigilancia del tráfico¹⁰⁹¹ en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas¹⁰⁹².

¹⁰⁸⁷ Esta definición sobre los agentes es semejante a la utilizada en Estados Unidos "Law Enforcement Officer" que significa "agente encargado de la aplicación de la ley". Sería más interesante que nuestros legisladores apostasen por términos mucho más sencillos como "agente o policía de tráfico", "agente o policía de circulación" o incluso se utilizase un término popular en Iberoamérica "policía o agente vial".

¹⁰⁸⁸ Estas señales y órdenes pueden ser con los brazos, con banderas, con luces, con paletas conteniendo señales, con el silbato y también con la señal V-1. El Reglamento General de la Circulación, al igual que la Convención de Viena de 1968 sobre señalización vial, sólo cita tres órdenes o instrucciones con los brazos, mientras la propia DGT en su revista en su edición de 30.10.2017 añade algunas más, denominándolas lenguaje de gestos. El RGCir se ocupa de las señales desde un vehículo policial en el art. 69, pero éste cita el art. 68.2 sin que el lector quede suficientemente informado, obligándolo a acudir al Reglamento General de Vehículos para conocer qué es la señal V-1.

El art. 69 RGCir dice que la policía activará un dispositivo de **emisión de luz roja** hacia adelante de forma intermitente o destellante.

¹⁰⁸⁹ El artículo 68 RGCir que se ocupa de las facultades de los conductores de los vehículos prioritarios establece que podrán dejar de cumplir bajo su exclusiva responsabilidad numerosas normas de tráfico "salvo las órdenes y señales de los agentes, que son siempre de obligado cumplimiento".

En el caso de que unos agentes circulen en un vehículo policial persiguiendo a otro vehículo tendrían que cumplir las señales y órdenes de los agentes de tráfico, ya que, en este caso, como vemos en este apartado, tienen más autoridad que los primeros, salvo que fuesen precisamente los agentes de tráfico los que persiguiesen a un infractor. Aunque al igual que cualquier otro vehículo de emergencias deben hacer un uso ponderado de su régimen especial.

Para dar órdenes e indicaciones pueden utilizar paletas con señales. El apartado 1.1.3 del Anexo I RGCir establece las medidas que deben tener:

- Señales circulares: 50 cm de diámetro.
- Señales triangulares: 70 cm de lado.

En este caso se refieren a las señales portátiles y bastidores que llevan en el maletero de los vehículos policiales. La Norma 8.3-IC utiliza el término "discos" en las Señales Manuales del Anexo I para designar a las "paletas" del RGCir. La señal de sentido obligatorio tiene la numeración TM-2 (TL-5 cuando es luminosa) y la señal de STOP es la TM-3 (TL-6 cuando es luminosa). En la tabla 4 indica que el tamaño para las normales es de 30 cm de diámetro.

El Anexo I.1.1.c) RGCir establece: c) Balanceo de una luz roja o amarilla: obliga a detenerse a los usuarios de la vía hacia los que el agente dirija la luz; d) Brazo extendido moviéndolo alternativamente de arriba abajo: esta señal obliga a disminuir la velocidad de su vehículo a los conductores que se acerquen al agente por el lado correspondiente al brazo que ejecuta la señal y perpendicularmente a dicho brazo.

¹⁰⁹⁰ Esto implica que si se efectuase un control de tráfico de drogas por parte de la policía nacional este apartado no sería de aplicación, pero si lo sería el siguiente dedicado a la señalización circunstancial.

¹⁰⁹¹ No debiera limitarse a los agentes de tráfico ya que debiera incluir las instrucciones dadas por otros agentes policiales (por ejemplo, un control de seguridad ciudadana).

En el Código de Circulación francés se detalla exhaustivamente a los agentes que tienen competencias para denunciar infracciones a los reglamentos de tráfico y cita a los guardias forestales y rurales, policías locales, policías portuarios, inspectores de transportes, agentes de aduanas, personal de las autopistas sometidas a peaje y los agentes de los aeropuertos.

¹⁰⁹² En la legislación de tráfico figuran o han figurado como sinónimos de este término: "policía de la circulación" (art. 286.b Código circulación 1934), "**agentes**" (art. 95.2 TRLTSV y art. 122.4 RGCir); "**agentes de tráfico**" (Ordenanza municipal de tráfico de Cuenca); "**agentes que regulan el tráfico**" (Ordenanza de tarjetas de estacionamiento para personas de movilidad reducida, de Ávila), "**agentes de** (sin el artículo "la") **circulación**" (Anexo I, Señales de circulación 1, RGCir); "**agentes de la circulación**" (art. 46.1.b) RGCir; "**agentes que regulan la circulación**" (Ordenanza municipal de Mérida); "**agentes que están regulando la circulación**" (art. 143 RD 13/92); "**agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil**" (dispositivo especial ordenación del tráfico – Gran Premio motociclismo de Valencia); "**agentes encargados de la vigilancia y regulación del tráfico**" (art. 35 3 RGV); "**agentes de la autoridad**" (art. 87.3 TRLTSV); "**agentes de la autoridad encargados de la vigilancia y el control del tráfico**" (Orden INT/2223/2014); "**agentes de la autoridad encargados de la vigilancia y seguridad del tráfico**" (art. 3 RPSMT); "**agentes de la autoridad en materia de tráfico**" art. 48.3) Ley Foral 5/2007, de carreteras de Navarra; "**agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico**" (art. 141.1 RGCir); "**agentes de la autoridad en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor**" (art.

¹⁰⁹³ (Otro personal regulando el tráfico).

5.1) TRLTSV); **"agentes de la autoridad responsables del tráfico"** (art. 5.7) RGCir); **"agentes de la autoridad en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas"** (art. 13.3 TRLTSV), **"agente de la autoridad encargado de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas"** (art. 6 RD 920/2017)", **"agentes de la autoridad encargados del servicio de vigilancia del tráfico"** (art. 4.1 RPSMT); **"agentes de la autoridad responsables de la vigilancia y disciplina del tráfico"** (art. 37.3 RGCir); **"agentes de la autoridad responsables de la vigilancia, regulación y control del tráfico"** (art. 68.1 RGCir); **"agentes encargados del servicio de vigilancia de tráfico y control de la seguridad vial"** (Oficina de recaudación del ayuntamiento de Oviedo), **Fuerzas de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil** (Orden M. Gobernación de 15 de junio de 1965) y **Policías Urbanas de Circulación** (Orden M. Gobernación 15.06.1965).

¹⁰⁹³ Debieran figurar en el TRLTSV las potestades de la "policía militar", de las "patrullas escolares", del "personal de obras", del "personal que acompaña transportes especiales", de los "bomberos", del "personal de protección civil" y del "personal responsable de pruebas deportivas". Todos ellos, excepto los bomberos, figuran en el artículo 141 RGCir donde no aparece con suficiente claridad si tienen, en ese momento, la consideración de agentes de la autoridad y su capacidad para denunciar la desobediencia a sus indicaciones y las sanciones que se aplicarían en ese caso.

La DGT en un escrito del Jefe de la Unidad de Normativa, de fecha 04.05.2021, indica que el personal de protección civil en ausencia de agentes de la circulación o para auxiliar a éstos deberán utilizar prendas de colores llamativos y dispositivos o elementos retrorreflectantes que permitan a los conductores y demás usuarios de la vía que se aproximen distinguirlos a una distancia mínima de 150 metros. También indica que dada la complejidad de las normas de regulación del tráfico, los miembros de Protección Civil no pueden regularlo, salvo que concurran situaciones de emergencia, y en ausencia de agentes de la circulación. Recuerda finalmente que, como cualquier ciudadano pueden formular denuncias voluntarias si observan infracciones a la normativa de tráfico.

En algunas comunidades autónomas como Galicia (Ley 4/2007, de 20 de abril, de coordinación de policías locales) se permite que en aquellas localidades que carezcan de policía local, los vigilantes municipales, si existen, puedan regular el tráfico y que en esa función tengan la consideración de agentes de la autoridad.

En la Ley de Tráfico de la Isla de Jersey (Reino Unido) se establece que una patrulla escolar que lleve un uniforme aprobado por el Ministerio de Educación y provista de la señal correspondiente tiene la capacidad de obligar a detenerse a un vehículo de motor.

b) Señalización circunstancial¹⁰⁹⁴ que modifique el régimen normal de utilización de la vía¹⁰⁹⁵.

¹⁰⁹⁴ Señalización circunstancial (art. 142 RGCir) es la que se coloca temporalmente por motivos de obras o por circunstancias del tráfico, la que colocan los agentes encargados de la vigilancia del tráfico y la que aparece en los paneles informativos de señalización variable.

También son señales circunstanciales las barreras, incluidas las situadas en pasos a nivel. En este último caso, si existiese una señal de stop antes de la vía, no se tendría que respetar, si la barrera estuviese levantada ya que la señalización circunstancial tiene preferencia sobre una señal vertical. Sin embargo, debemos tener en cuenta que el art. 95.4) RGCir señala que los pasos a nivel “estarán debidamente señalizados por el titular de la vía, del modo previsto en los artículos 142, 143 junto con el apartado 4 del anexo I respecto a los semáforos circulares para vehículos y 144”.

Este tipo de barreras también está afectado por Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria.

Muchas veces coinciden en la forma las señales circunstanciales con las fijas como pasa en las señales de peligro que pasan a tener un fondo amarillo cuando son circunstanciales o en los paneles direccionales cuyos colores pasan de blanco y negro en los permanentes a blanco y rojo en los provisionales.

Las nuevas tecnologías están permitiendo que las señales estén conectadas a Internet y se puedan modificar al instante. Así en caso de una zona donde se autoriza regularmente la instalación de un mercado callejero se puede advertir con más facilidad a los conductores que pretendan estacionar en la zona. Esas señales, al poder modificarse en función de las circunstancias, tendrían también la consideración de circunstanciales. También tendrían esta consideración, por ejemplo, los semáforos que, de forma automática y a través de sensores, en algunos países van cortando la circulación en las calles que desembocan en otra por donde está circulando un vehículo prioritario para facilitar que llegue antes a su destino.

Véase la Resolución de 1 de junio de 2009, de la Dirección General de Tráfico, por la que se aprueba el Manual de Señalización Variable (BOE núm. 143, de 13 de junio) y la norma UNE-EN 12966:2015, cubriendo esta última los PMV móviles, temporales y permanentes instalados y usados en áreas de circulación, de la red pública y privada, incluyendo túneles para la información, guía, advertencia y dirección del tráfico.

Los Paneles de Mensaje Variable (PMV) los encontramos en el Anexo I RGCirc como señalización circunstancial (Vialidades y Otros Mensajes), donde se dispone en sus Instrucciones Complementarias que “nunca se utilizarán más de dos mensajes alternados y en el caso de utilizarse paneles de mensajes variables que dispongan de dos áreas gráficas, se podrá complementar el mensaje incluyendo en la segunda otro de los pictogramas del tipo”.

Es llamativo que el art. 139.2) RGCir establezca que “La autoridad encargada de la regulación, ordenación y gestión del tráfico será responsable **de la señalización de carácter circunstancial** en razón de las contingencias **de aquél y de la señalización variable** necesaria para su control, de acuerdo con la legislación de carreteras”, con lo que da a entender que son señalizaciones diferentes. Por eso en este apartado que estamos analizando del TRLTSV debiera decir: b) Señalización circunstancial y variable que modifique el régimen normal de utilización de la vía y señales de balizamiento fijo.

Para conocer la luminosidad de los paneles de mensaje variable debe consultarse el Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus Instrucciones técnicas complementarias EA-01 a EA-07, que está vigente desde 01.04.2009. También se debe tener en cuenta la Norma UNE-EN 12966:2015 Señalización vertical en carretera. Paneles de mensaje variable.

¹⁰⁹⁵ También es señalización circunstancial las señales acústicas y luminosas emitidas por los vehículos prioritarios, ya que, además, al igual que otras señales circunstanciales, tienen preferencia sobre el resto de la señalización excepto la de los agentes de tráfico.

c) ¹⁰⁹⁶Semáforos¹⁰⁹⁷.

¹⁰⁹⁶ Figuran en el punto 4 del Anexo I RGCir. Ni la ley ni el RGCir contemplan como actuar en caso de avería de un semáforo como por ejemplo cuando está apagado o queda una luz roja permanente, aunque esto último sea cada vez menos frecuente. Debiera indicar que se podrá pasar después de un tiempo prudencial de espera y, extremando la precaución, además de advertirlo en la medida de lo posible. Si no funcionase deben respetarse las reglas generales de cruce.

También se observan pasos mixtos para peatones y ciclistas, donde debajo de la silueta del peatón aparece una bicicleta en verde o en rojo. En ese paso pueden pasar los ciclistas montados en sus bicicletas y debería regularse en el Reglamento General de Circulación y no sólo en una ordenanza municipal.

También tiene cada vez más auge la instalación de avisadores acústicos, que son especialmente útiles para las personas con dificultades severas de visión, y de descontadores que advierten a los peatones cuanto tiempo falta para que pase a la fase roja.

Se está poniendo de moda, en algunas ciudades europeas, los semáforos con sólo dos colores: rojo y verde y los estudios muestran que hay menos accidentes ya que se circula con más prudencia y se está más atento a los demás usuarios de la vía y al entorno.

En materia de semáforos estamos asistiendo a una creciente creatividad de las administraciones locales, aunque no solo en España. Así al añadido en diversas ciudades europeas de siluetas de mujeres (normalmente con falda y coleta), se instalaron siluetas de parejas del mismo sexo y estas dos iniciativas fueron copiadas en algunas localidades españolas. Llama la atención, dado el interés que muestran algunos ayuntamientos por dar visibilidad a todo tipo de colectivos, que todavía no se haya colocado la silueta de un discapacitado.

Aunque muchos desconocen sus derechos, incluidos técnicos que no saben aplicarlos debidamente, la duración de la fase del semáforo para peatones lleva años regulada (desde 2010) y actualmente figura en la Orden TMA 851/2021, que en su art.23. dispone:

“3 Los pasos de peatones que se regulen por semáforo dispondrán de que emita una señal de cruce activada automáticamente o bajo demanda, cuando se considere necesario para reforzar la seguridad de los viandantes y, al menos, en:

- a) Calles de uno o dos sentidos de circulación que admitan la incorporación de vehículos y se encuentren reguladas por semáforos en ámbar intermitente en todo o en parte de la fase correspondiente al paso de peatones.
- b) Calles en las que el semáforo cuente con un elemento cuya señal luminosa permita el giro de los vehículos de un carril, cuando está detenida la circulación de los vehículos correspondientes al resto de carriles.
- c) Calles de doble sentido de circulación, con o sin isleta central, que presenten distintas fases para cada uno de los sentidos.

4. Las señales acústicas de cruce del semáforo sonoro permitirán la localización del paso peatonal e informarán del estado de la fase de paso para peatones. Dentro de esta fase se incluirá una señal sonora diferenciada para avisar del fin de la fase de paso para peatones, que coincidirá en tiempo con la silueta verde intermitente del semáforo de peatones. En todo caso, el avisador acústico del semáforo informará de la petición de demanda emitiendo un tono de confirmación y su volumen estará permanentemente regulado según la intensidad del ruido ambiental.

5. El tiempo de luz verde intermitente de los semáforos tendrá una duración que, como mínimo, permita a una persona situada en el centro de la calzada en el momento de su inicio alcanzar una acera o isleta de refugio antes de su final.

6. Los cálculos para establecer la duración mínima de la fase de paso para los peatones se realizarán desde el supuesto de **una velocidad máxima de paso peatonal de 0,50 m/s**”.

Así como debe disponer de pavimento táctil indicador direccional y de advertencia, de acuerdo a los art. 45 y 46. En algunas localidades asiáticas se coloca una columna separada del semáforo con detector de presencia que se activa echando agua a los peatones que pretenden cruzar con luz roja.

En Francia, desde 2012, a fin de favorecer el uso de la bicicleta se permite que los ayuntamientos puedan autorizar el paso de los ciclistas, aunque el semáforo esté en rojo. Consiste en una señal luminosa y un cartel específico.

¹⁰⁹⁷ **El RGCir** contempla dos excepciones:

a) El art. 146.d) indica que los conductores ante una luz amarilla intermitente o dos luces amarillas alternativamente intermitentes de un semáforo circular para vehículos, deben extremar la precaución y, en su caso, ceder el paso, pero estas luces intermitentes no eximen del cumplimiento de otras señales que obliguen a detenerse, como por ejemplo una señal de Stop con lo cual esta última, en este caso, pasan a tener prioridad sobre el semáforo.

b) El art. 147.b) señala que, en los semáforos cuadrados de ocupación de carril situados sobre carriles reversibles, una luz verde en forma de flecha apuntada hacia abajo indica que está permitido circular por el carril correspondiente. Esta autorización de utilizar el carril no exime de la obligación de detenerse ante una luz roja circular o, de obedecer cualquier otra señal o marca vial que obligue a detenerse o a ceder el paso, por excepción

d) Señales¹⁰⁹⁸ verticales¹⁰⁹⁹ de circulación¹¹⁰⁰.

e) Marcas viales¹¹⁰¹.

¹¹⁰² (Señales luminosas desde los vehículos y señales acústicas)

a lo dispuesto sobre el orden de preeminencia entre señales, o, en su ausencia, del cumplimiento de las normas generales sobre prioridad de paso.

Por ello, se puede decir que este tipo de semáforos tienen carácter informativo.

Además, tenemos que tener en cuenta que el semáforo de forma circular orientado hacia la calzada con la silueta de la bicicleta también regula el paso de ciclomotores, pero si está orientado hacia un paso para ciclistas sólo está destinado a los ciclos.

¹⁰⁹⁸ Desde el 1 de enero de 2013, todos los productos empleados en la Señalización Vertical fija que figuran en el alcance de la Norma Europea Armonizada UNE-EN 12899-1:2009 Señales verticales fijas de circulación. Parte 1: Señales fijas, tienen que haber sido certificados por un Organismo Notificado demostrando que cumplen con los requisitos especificados para cada producto en la citada norma.

¹⁰⁹⁹ En ocasiones, incumplir lo dispuesto por una señal supone una infracción adicional mayor. La Guía Codificada de Infracciones de la DGT, considera infracción leve no obedecer una señal de entrada prohibida a toda clase de vehículos (R-101) pero esa desobediencia, a veces, implica circular en sentido contrario, lo que supone ser denunciado por el art. 77.f) del TRLTSV por infracción muy grave. En esos casos se debiera denunciar la infracción más grave, que en el caso de la prohibición de entrada está contemplada en el el Tomo I del Catálogo Oficial de Señales.

De todas formas, no tiene sentido que entrar, por ejemplo, con un caballo, en una autopista sólo pueda ser considerada como infracción leve, al no estar tipificada como grave o muy grave, que, por pronto pago, se reduce a una multa de 40€. En cambio, es infracción grave, según el art. 76.x) TRLTSV, hacerlo con un vehículo que lo tiene prohibido.

¹¹⁰⁰ Es llamativo que incluya “de circulación” al hablar de las señales verticales y no lo haga cuando se refiere a los semáforos o a las marcas viales, ya que según el Capítulo VI del RGCir, tanto los semáforos como las marcas viales (incluidas las señales horizontales) son señales de circulación.

Existe una excepción bastante habitual que se da cuando una señal vertical de aplicación a toda la anchura de la calzada está complementada por marcas viales, en una intersección, delimitando carriles exclusivos señalizados con una señal de flecha de carril con una única dirección y sentido, o delimitado de forma que desde él sólo pueda seguirse de forma inequívoca, una sola dirección y sentido. En este caso de acuerdo con el Manual 2013 de Normas y Señales reguladoras de la circulación de la DGT, tienen prioridad las marcas viales.

Así es habitual ver una señal vertical de Stop y luego marcas viales en dos carriles, uno con una señal de Stop para girar a la izquierda y otro de Ceda el paso para girar a la derecha.

¹¹⁰¹ El artículo 167 f) del RGCir indica que son una excepción dentro de las marcas viales las líneas longitudinales que delimitan, para hacerlos más visibles, los lugares de estacionamiento. Por ello, si entrasen en contradicción con otra marca vial, ésta tendría preferencia. Así, si hay una plaza de estacionamiento que ocupa parte de un paso de peatones, este último tendría preferencia.

Si un ayuntamiento decide señalizar plazas de estacionamiento para residentes o una zona azul con tiempo limitado en el tramo de 10 m antes del paso de peatones, estaría vulnerando el apartado 7.10.2 de la Norma 8-IC y podría incurrir en responsabilidad civil.

También se observan líneas azules adosadas a las líneas blancas de delimitación de la calzada en algunas vías interurbanas. No tienen consideración de marcas viales a efectos de la normativa de tráfico e indican que debajo del asfalto va un tendido de fibra óptica. Cuando esas líneas son de color verde indican que son carreteras con altos índices de siniestralidad.

Hay ocasiones en que una marca vial parece tener prioridad sobre un semáforo, tal como sucede cuando el conductor puede cruzar un semáforo en verde, pero una marca vial de cuadrícula amarilla le indica que no lo puede hacer si hay riesgo de quedar detenido en la intersección. Pero esta marca vial, es realmente **una marca de refuerzo o de recuerdo** de lo dispuesto en el Art. 59, dedicado a las intersecciones, del RGCir: “1. Aun cuando goce de prioridad de paso, ningún conductor deberá penetrar con su vehículo en una intersección o en un paso para peatones o para ciclistas si la situación de la circulación es tal que, previsiblemente, pueda quedar detenido de forma que impida u obstruya la circulación transversal”. No es el único caso, ya que la señal R-310 de Advertencias acústicas prohibidas, es también **una señal de recuerdo**, de algo que está prohibido siempre, salvo algunas excepciones, como usarlas para evitar un accidente o trasladar un enfermo o herido en un automóvil particular a un centro sanitario.

¹¹⁰² Debiera aclararse la prioridad que tienen este tipo de señales.

¹¹⁰³ (Señales para vehículos autónomos)

¹¹⁰⁴ (Exceso de señalización)

¹¹⁰³ En febrero de 2017 se empezaron a instalar en Baviera (Alemania) en la autopista A9, en el tramo Múnich - Ingolstadt señales verticales que son “leídas” por los vehículos autónomos. Tienen forma redonda, con gráficos en blanco y negro y 70 cm de diámetro. Estos gráficos, junto con un mapa muy preciso y sensores deberían ayudar a los automóviles controlados por ordenador a determinar su posición con precisión de centímetros. La Dirección de la Autopista del Sur de Baviera, informó que se colocarían 13 señales en la A9 y A93 alrededor del triángulo de la autopista Holledau en una distancia de aproximadamente 2,5 km, en el borde de la carretera. El propósito es que los fabricantes de automóviles puedan hacer pruebas sobre su eficacia. Las nuevas señales no tienen ningún significado para los conductores humanos.

¹¹⁰⁴ Hay muchas señales que son totalmente superfluas. El Departamento de Transporte británico realizó un estudio sobre señalización entre 2015 y 2017 y llegó a la conclusión de que muchas señales de advertencia de peligro partían de la base de que los conductores tenían un notable grado de estupidez.

El número de señales de tráfico en el Reino Unido pasó de 2.16 millones en 1993 a 4.57 millones en 2013, un incremento que el grupo de trabajo que realizó el estudio, considera que es “inasumible”. Esta proliferación se debe a que muchas se instalaron con la creencia de que un mayor número de señales reduciría los accidentes y asimismo para evitar demandas legales contra las autoridades locales.

Una señal que no tiene mucho sentido es la de “animales en libertad” si no va acompañada de un cartel complementario indicado el tramo afectado y si además no se reduce la velocidad en ese tramo. No sirve tampoco que se pongan carteles complementarios indicando, por ejemplo, 6 km, ya que es prácticamente imposible que un conductor pueda mantener en su mente esa señal durante un recorrido tan largo, aunque eso no lo entiende así el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo nº 1 Cuenca en Sentencia 338/2022, de 15 noviembre, ya que en la vía en que se produjo el accidente existía señalización específica de peligro, concretamente la señal P-24 de paso de animales en libertad, complementada por señal S-810, con leyenda de 6 km y el conductor debería haber adaptado su conducción a las condiciones de la vía, por la posibilidad de presencia de animales sueltos, algo que no consta que hiciera.

Pero eso no parece importarle mucho a quienes programan la instalación de estas señales, así nos encontramos en la A7 con la señal de peligro de “animales en libertad” con un cartel complementario de 44 km contradiciendo lo dispuesto en la publicación: “Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (segunda edición, revisada y ampliada)” editada por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, en 2015. En su página 121 establece: “Las señales a colocar en los extremos de los tramos conflictivos deberán incorporar un panel complementario inferior (S-810) con indicación de la longitud de vía en la que se concentra el mayor riesgo de atropello de fauna silvestre. Para evitar la habituación de los conductores, y tratándose de refuerzos de señalización justificados solo en lugares muy concretos, se evitará que la advertencia se refiera a tramos demasiado largos, superiores a 1 km”.

Sin embargo, muchas veces figura un cartel complementario debajo de la señal de peligro “animales en libertad” con la leyenda “en toda la carretera”, lo que no aclara mucho a los conductores que no son de la zona.

Una posible solución es lo que se está poniendo en marcha en las carreteras catalanas, al instalar un sistema que detecta la presencia de animales a punto de invadir las calzadas, y mediante paneles luminosos advierte a los conductores, al mismo tiempo que activa una señal de peligro y anuncia que hay que reducir la velocidad en ese tramo de vía. Puesto en marcha en verano de 2024 y en fase de pruebas, el SCT asegura que este mecanismo es capaz ya de identificar animales que van a invadir las carreteras en áreas de hasta 270 metros de largo y 60 metros de ancho.

El 09.10.2019 Telecinco informaba que los vecinos de Catoira (Pontevedra), **habían reclamado al Ayuntamiento una mejora en las carreteras** que recorrían el municipio. Sin embargo, obtuvieron un exceso en la señalización, **120 señales de tráfico en sólo un kilómetro**, además de 13 badenes en estos mil metros.

Y es que muchas veces existe una peligrosa tendencia de las autoridades competentes en materia vial, que pretende solucionar o corregir defectos estructurales o de diseño geométrico y de falta de reparación, mantenimiento o conservación de las vías de circulación, a añadir señales adicionales a los tramos con problemas de seguridad.

El 29.10.2007 la Comisión de Justicia del Senado aprobó una enmienda a la reforma del Código Penal en materia de Seguridad Vial que establecía que el Gobierno debía impulsar, de acuerdo con las administraciones competentes, una **“revisión de la señalización vial y de la normativa reguladora de los límites de velocidad”**.

¹¹⁰⁵ (Señales activadas ante la presencia de vehículos)

2. En el caso de que las prescripciones indicadas por diferentes señales parezcan estar en contradicción entre sí¹¹⁰⁶, prevalecerá la preferente¹¹⁰⁷, según el orden a que se refiere el apartado anterior, o la más restrictiva si se trata de señales del mismo tipo¹¹⁰⁸.

Artículo 55. Formato.

¹¹⁰⁵ Señales de fondo negro y pictogramas delineados con leds, habitualmente con sistemas de radar o similar incorporados, que se activan bajo determinadas condiciones (exceso de velocidad, exceso de galibo, presencia de peatones, etc.) Son muy útiles para mostrar advertencias solo cuando se considera necesario.

¹¹⁰⁶ No sólo pueden estar en contradicción entre sí las señales, sino también los artículos o sus apartados. Así el art. 48.1.f) RGCir dispone: "En las vías sin pavimentar el límite de velocidad máximo será de 30 km/h." con lo cual un quad no podría superar esa velocidad en ese tipo de vías, sin embargo, poco después, el apartado h) indica: "A los vehículos de tres ruedas y cuadriciclos en cualquier tipo de vía donde esté permitida su circulación se aplica el límite de 70 kilómetros por hora.", con lo que queda la duda sobre a que velocidad puede circular un quad por una vía no pavimentada, en la que no esté prohibida expresamente la circulación de este tipo de vehículos.

Para solucionarla debemos acudir a las "velocidades prevalentes" del art. 52.1 RGCir que en el caso de los vehículos citados en el art. 48.1.h) RGCir debe prevalecer la redacción contenida en aquel: "d) A determinados vehículos o conjuntos de vehículos por sus especiales características o por la naturaleza de su carga", redacción a su vez amparada en el art. 21.2 TRLTSV.

También se contradice el art. 12.4.b) RGCir con el art. 48.1.a del mismo reglamento en relación con la velocidad a la que puede circular una motocicleta con remolque por las diferentes vías.

Por ello este artículo debiera haberse redactado de la forma siguiente: "En el caso de que las prescripciones indicadas por diferentes artículos o apartados de los mismos de este Reglamento, parezcan estar en contradicción entre sí, prevalecerá la aprobada con posterioridad y si coincidiesen en su publicación, la más restrictiva".

Podría estarse vulnerando el principio constitucional de seguridad jurídica contenido en el art. 9.3 CE y si examinamos los principios:

- de Jerarquía Normativa, ya que este principio establece la norma de rango superior prevalece sobre la de rango inferior, ya que se trata del mismo reglamento.
- de Cronología o Temporalidad: supone que toda norma posterior de igual rango deroga a la anterior. En este caso dado que las nuevas velocidades para vehículos con remolque del art. 48 RGCir son posteriores a las existentes en el art. 12 RGCir, habría que aplicar el art. 48. En el caso de las velocidades de los cuadriciclos y los vehículos de 3 ruedas en las vías no pavimentadas, no se han modificado las velocidades existentes, pero se ha añadido una más restrictiva, sin que pueda saberse con claridad cuál se aplica.
- de Especialidad: supone que la norma especial prevalece sobre la general. Este principio, no sería de aplicación en estos dos casos.

¹¹⁰⁷ Debía indicar, "salvo excepciones reglamentarias". Véase el Anexo I.4.2.b) y 1.4.3.b) RGCir.

¹¹⁰⁸ El mismo texto aparece en el art. 133.2 RGCir. Hay algunos casos en que una señal tiene distinta categoría frente a otra y este apartado parece no tener aplicación. Así, si un conductor se encuentra en una intersección un paso de peatones que comunica dos tramos de acera y que tiene una señal vertical de stop, y si desea girar a la izquierda o a la derecha, se ve obligado a ocupar el paso de peatones para poder observar los vehículos que se aproximan y si en aquel momento un peatón desea cruzar por el paso de peatones, no puede hacerlo con comodidad ya que está ocupado por el vehículo, que sin embargo no estaría en infracción porque ponerse encima del paso de peatones es la única opción que tiene para poder girar. Aquí se daría el caso de que para cumplir con una señal (vertical) se tiene que infringir otra (horizontal).

1. Reglamentariamente se establecerá el Catálogo Oficial¹¹⁰⁹ de Señales de la Circulación¹¹¹⁰ y Marcas Viales¹¹¹¹, de acuerdo con las reglamentaciones y recomendaciones internacionales¹¹¹² en la materia.

¹¹⁰⁹ Art. 134 y Anexo I del RGCir. En el art. 134 se indica que el Catálogo oficial de señales de circulación y marcas viales debe ajustarse a lo establecido en las reglamentaciones y recomendaciones internacionales en la materia y que figura en el Anexo I.

Por ello hay que tener presentes las Convenciones Internacionales firmadas por España, tal como señala el art. 96 CE. Son especialmente importantes:

- La Convención de Ginebra de 1949 sobre circulación por carretera.
- La Convención de Viena de 1968 sobre señalización vial, que fue complementada por el Acuerdo Europeo Complementario de Ginebra de 1971, al que se añadió un Protocolo de Marcas Viarias en 1973.

Aunque ni la Convención de Viena no fue ratificada por España, la Ley 18/1989 de Bases de Tráfico y Seguridad Vial se comprometió a acomodarse a ella.

También, a la hora de elaborar las leyes y reglamentos se deben respetar las Convenciones que se ocupan de las personas vulnerables, ya que fueron ratificadas por España.

- Convención sobre los derechos del niño.
- Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad.

Además, estarían incluidas las señales que han pasado a formar parte de la legislación estatal por figurar en Tratados Internacionales firmados por España y publicados en el BOE, ya que así lo dispone el art. 96 CE. Uno de estas señales es la señal SIA (símbolo internacional de accesibilidad) que es analizada en detalle a lo largo de este trabajo.

Hay señales como es el caso del “hastial” que figura en la Norma 8.1-IC Señalización Vertical, de la Instrucción de Carreteras y que consiste en un panel vertical con franjas azules y blancas y que sirve para delimitar la presencia de un túnel o un paso inferior haciéndolos más visibles. Esta señal figura en el Anexo I RGCir como dispositivo de guía en el apartado 3.1.2.4º con la denominación “Paneles verticales”, aunque también tienen otros usos.

En esta misma Norma, en su apartado 7.33 se indica la posibilidad de reforzar la señalización en determinados tramos en los que se considere que un refuerzo de la señalización puede contribuir a mejorar las condiciones de circulación. Se pondrán las señales triangulares y circulares dentro de un panel del color de la carretera y excepcionalmente ese color será amarillo fluorescente y retrorreflectante. Cuando la incidencia sobre la que se informa se produzca en un tramo, y no puntualmente, se podrá incluir la distancia a la que se refiere dicha incidencia.

También nos encontramos con señales que todo el mundo piensa que están en el catálogo oficial pero no es el caso, tal como sucede con la señal de “Vehículo de servicio de auxilio en vías públicas” que, si bien figura en el Anexo XI RGV, sólo puede ser usada en este tipo de vehículos como señal V-24 y por lo tanto no debiera utilizarse para ningún otro fin. Pero cuando se encuentra debajo de una señal de prohibido estacionar junto con el mensaje “avisamos grúa”, podría entenderse que se trata de un cartel complementario. La última versión de esta señal V-24 la encontramos en el Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas (BOE núm. 65, de 17 de marzo).

A veces, una señal es creada por una Instrucción de la DGT como sucede con la que indica “Estacionamiento de vehículos compartidos”, aunque el texto del cartel complementario figura en inglés (carsharing), creada por la Instrucción 20/V-140. Sin embargo, no aparece publicada en la nueva versión del Catálogo Oficial de Señales de Circulación tras la reforma del RGCir mediante Real Decreto 465/2025, de 10 de junio y hay que acudir a la señal S-17 en la que debe figurar el símbolo de vehículo compartido para saber que el estacionamiento está reservado a ese tipo de vehículos.

También fueron creadas inicialmente por una instrucción de la DGT la señal de prohibición en las Zonas de Bajas Emisiones creada por la Instrucción MOV 21/3 o la señalización de los puntos de recarga eléctrica en las vías y pictograma de señalización de vehículo eléctrico que figura en la Instrucción MOV 2022/12.

En cualquier caso, es de lamentar que dada **la amplitud y variedad de las señales** no esté su totalidad en un único documento, ya que, por ejemplo, ciertas señales son desconocidas por el gran público y además de no enseñarse en las escuelas particulares de conductores no aparecen tampoco en los manuales de las editoriales. Sorprende igualmente ver que el art. 140 RGCir, dedicado a la señalización de obras dispone que las señales de carriles pueden ir todas con fondo amarillo, pero esas señales son distintas a las que figuran en la Norma 8.3-IC donde no sólo hay señales que no coinciden en la numeración con el RGCir sino que además muchas tampoco aparecen en este último.

Los ayuntamientos también toman muchas iniciativas sin respetar lo dispuesto la Ley de Bases de Tráfico de 1989 (aún vigente) en el TRLTSV y en el RGCir. Así, por ejemplo, la Ordenanza municipal de Salamanca, dispone: “1. (...) Las señales y marcas viales a utilizar cumplirán las normas y especificaciones que se establecen en el

Reglamento General de Circulación a través del Catálogo Oficial de Señales de Circulación y Marcas Viales. 2. **Cuando no exista, en el Catálogo citado en el apartado anterior, señal cuyo significado se ajuste a lo que se pretende advertir, informar, ordenar o reglamentar, el Ayuntamiento aprobará el modelo de señal o conjunto de señales que considere más adecuado.** Para el diseño de la señal o conjunto de señales se procurará utilizar las formas, símbolos y nomenclaturas especificadas en el citado Catálogo, sin que el mismo pueda inducir a error. La forma, color, diseño y significado de las señales así aprobadas **se especificarán y aprobarán por Bando de la Alcaldía** de este Ayuntamiento, quedando incorporadas a la presente Ordenanza como anexo a la misma". Vemos como algún ayuntamiento cree que con un Bando municipal puede aprobar una señal que no figura en el Catálogo Oficial.

Y esto no es así ya que la Base quinta de la Ley de Bases, de 1989 señala que: "1. Los símbolos de señalización se acomodarán a los modelos establecidos por la Convención sobre señalización vial, abierta a la firma en Viena el 8 de noviembre de 1968, al Acuerdo Europeo complementario de dicha Convención, abierto a la firma en Ginebra el 1 de mayo de 1971 y a su Protocolo adicional sobre marcas viarias, abierto a la firma en Ginebra el 1 de marzo de 1973". También el TRLTSV señala en su art. 1.d) que se ocupa de "los criterios de señalización de las vías de utilización general" y en su art. 2 dispone que "los preceptos de esta ley son aplicables en todo el territorio nacional. También establece en su art. 4 que es competencia de la Administración General del Estado: a) La aprobación de la normativa técnica básica que afecte de manera directa a la seguridad vial.

Si nos fijamos en lo que indica la Convención de Viena sobre Señalización Vial, de 1968, vemos que en su art. 8.2 indica que las Partes Contratantes (España no lo es, pero en la Ley de Bases se comprometió a respetar lo dispuesto en la Convención) que deseen adoptar una señal o un símbolo no previsto por la Convención, deberán procurar que se concierte un acuerdo regional (es decir, de varios países) sobre esa nueva señal o ese nuevo símbolo. Con lo que vemos que en ningún caso se permite que un ayuntamiento o comunidad autónoma puedan crear una señal no prevista en la Convención y recordemos finalmente que el art. 7 del TRLTSV no contempla entre las competencias de los municipios la posibilidad de que puedan crear nuevas señales de tráfico.

Asimismo, existen numerosas señales que complementan al Catálogo Oficial, aunque sólo cuando se incorporen al mismo adquieren valor reglamentario.

En el apartado 2 del Catálogo de Marcas Viales, indica: "Tramos de ensayo: justificadamente, en tramos definidos como de ensayo podrán disponerse marcas viales distintas a las recogidas en este catálogo. Dicha circunstancia se deberá indicar mediante señalización vertical."

Y en su apartado 4.7 que **"se podrán disponer en la carretera o vía urbana, marcas viales no contempladas en este catálogo,** siempre que exista un informe del técnico responsable en el que queden patentes las mejoras esperadas con respecto a la seguridad vial y el bienestar del conjunto de personas usuarias de la carretera o del espacio urbano. Los tramos en los que se dispongan serán considerados tramos de ensayo, lo cual se advertirá mediante señalización vertical."

La Disposición adicional única del Real Decreto 465/2025, de 10 de junio, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación señala: "1. Las autoridades competentes podrán complementar y ampliar los aspectos de señalización que no estén contenidos en el Reglamento General de Circulación" con lo que da mucha flexibilidad a los titulares de las vías cuando señalicen una de ellas.

Finalmente debemos tener en cuenta que no basta con que la señal sea reglamentaria, sino que además a veces debe estar duplicada a ambos lados de la calzada y también debe estar situada lo suficientemente alejada de la plataforma para evitar colisionar con ella en caso de accidente o salida de vía. Aunque la vía cuente con biondas, estas se deforman en caso de colisión y conviene que su deformación no supere el lugar donde está la señal para que esta no se convierta también en un peligro añadido.

En cualquier caso, recordemos que según el art. 149.1.21 CE, el Estado tiene competencia exclusiva sobre el tráfico y la circulación de vehículos a motor y para confirmar esto podemos consultar el Prontuario del TC de abril de 2021. En él se señala en la pág. 418: b) **En aplicación de esta doctrina se considera** integrado en el título relativo al tráfico y a la circulación de vehículos a motor (SSTC 203/1992; 181/1992), las actividades públicas relativas a la ordenación (señales de reglamentación) del desplazamiento o circulación por las vías públicas de vehículos, peatones y animales (que en el fundamento núm. 2 de la STC 203/1992 se califican como "núcleo fundamental" de esta materia) así como las "actividades conexas" que por razones de finalidad con las primeras (es decir, las señales de peligro) tienen a garantizar de forma directa e inmediata la "seguridad vial activa y pasiva". Entre las señales de Reglamentación nos encontramos con las señales de STOP o de Ceda el Paso tanto verticales como horizontales, que a su vez se ajustan a la Base Quinta de la Ley 18/1989 de Bases de Tráfico y Seguridad Vial, que se supedita a la Convención de Viena de 1968 sobre Señalización Vial.

Según el Prontuario también es competencia del Estado: "Determinar el régimen de identificación de las carreteras (señales de indicación) en las placas de ruta y señales de balizamiento, esto es, de los soportes físicos o materiales de las placas y de los caracteres en los que va inscrita la nomenclatura dada a la carretera (STC 132/1998).

¹¹¹⁰ Algunas de estas señales han quedado anticuadas. Así en la R-106 “Entrada prohibida a vehículos destinados al transporte de mercancías” ya no tiene sentido que figure la silueta de un camión dentro de un círculo rojo ya que hay muchos ciclos empleados, hoy en día, en el reparto de mercancías y no podrían entrar en esas vías.

¹¹¹¹ No tiene sentido que diferencie “señales” de “marcas viales”, ya que estas últimas también son señales. Así el art. 54 TRLTSV dice: “El orden de preferencia entre los **distintos tipos de señales** de circulación es el siguiente. ... **e) Marcas Viales**”.

La Disposición adicional única del Real Decreto 465/2025, de 10 de junio, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, y que reformó notablemente las señales, se ocupa de la regulación complementaria, estableciendo:

“1. Las autoridades competentes podrán complementar y ampliar los aspectos de señalización que no estén contenidos en el Reglamento General de Circulación.

2. En el ámbito de la Red de Carreteras del Estado se aplicará, además, la normativa técnica básica de interés general sobre señalización establecida por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, entre la que se encuentran las siguientes normas de carreteras:

a) Norma de carreteras 8.1-I.C Señalización vertical.

b) Norma de carreteras 8.2-I.C Marcas viales.

c) Norma de carreteras 8.3.I.C Señalización de obras.”

Vemos pues que el Catálogo Oficial, en las carreteras del Estado, se complementa con estas otras normas.

También abre la posibilidad a que se puedan poner siluetas de animales en señales de peligro distintas al jabalí, al ciervo o a la vaca cuando así lo estimen los titulares de las vías.

Las señales se van actualizando también según van cambiando las Normas de Carreteras. Así por ejemplo en la Orden FOM/534/2014, de 20 de marzo, por la que se aprueba la Norma 8.1-IC señalización vertical de la Instrucción de Carreteras nos dice que un radar fijo se advertirá en un tramo de carretera mediante un cartel lateral contenido en la figura 252 de dicha Orden.

Otras señales que aparecen en la Orden son la que indican un Centro de Conservación de Carreteras de la Dirección General de Carreteras (figuras 253 y 254), refuerzos en la señalización (figura 255) y la señal de distancia mínima entre vehículos, con sus variantes de señalización en autopista y autovía y en carretera convencional (figura 256).

La señal “galón”, que también figura en dicha Orden, fue incluida en la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 y en el Acuerdo de medidas especiales en materia de seguridad vial 2011, aprobados por el Consejo de Ministros el 25 de febrero de 2011. Las características de dicha señal figuran en el Anexo que acompaña la Nota de Servicio 1/2011, sobre señalización de tramos con riesgo de colisión por alcances.

La señal “Tramo de concentración de accidentes” está contenida en el “Plan de Tratamiento de Tramos de Concentración de Accidentes en la Red de Carreteras del Estado”, que incluye el Acuerdo entre los Ministros de Fomento e Interior por el cual se señalizarán algunos de los TCA y se instalará un dispositivo de control de velocidad, mientras se lleven a cabo las actuaciones previstas del Plan, con el objetivo de reducir la accidentalidad. El Plan fue aprobado por el Consejo de Ministros el 09 de enero de 2009. En el Plan figuran dos señales una al inicio del tramo indicando “Precaución” “Tramo de concentración de accidentes” y la longitud del tramo y la señal “Fin tramo concentración de accidentes”.

La Disposición final primera del Real Decreto 465/2025, de 10 de junio, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación faculta a los titulares de los Ministerios del Interior, y de Transportes y Movilidad Sostenible, para eliminar, modificar e incorporar nuevas señales sobre el Catálogo oficial de señales de la circulación y marcas viales y resto de señales contenidas en el anexo I del Reglamento General de Circulación, por orden ministerial conjunta.

En abril de 2004, la Comisión Europea emitió una recomendación a todos sus Estados miembros de hacer un inventario de todos los tramos de carretera donde se sobrepasase regularmente los límites de velocidad establecidos y, consecuencia de ello, el riesgo de siniestralidad fuese mayor. Todo ello dentro del concepto de “velocidad segura” que establece la “Visión 0” (0 muertos en la carretera antes de 2050). La “velocidad segura” trata de prevenir el siniestro o sus consecuencias, si éste se produce. Las intervenciones en materia de seguridad vial para alcanzar esta “velocidad segura” se dividen en: formación, educación y divulgación a los conductores, la aplicación de medios técnicos y jurídicos y la vigilancia. Para dar respuesta a esta último, nace el INVIVE.

En junio de 2016 los medios de comunicación españoles informan de que se está colocando una nueva señal en los tramos especialmente peligrosos y por ello más vigilados, denominados con el acrónimo INVIVE (intensificación de vigilancia de la velocidad). Se trata de una señal rectangular de fondo naranja con el símbolo de un radar operando (similar a la figura 252 de la Orden FOM/534/2014, de 20 de marzo, por la que se aprueba la norma 8.1-IC señalización vertical de la Instrucción de Carreteras) y la longitud del tramo afectado. Recordemos que esta Norma 8.1-IC señalización vertical de la Instrucción de Carreteras, según el Anexo I del RGCir forma parte del Catálogo Oficial de Señales.

El INVIVE es el tramo en el que puede que “todavía” no se haya producido el siniestro, pero hay una alta probabilidad de producirse debido a la elevada velocidad media de circulación. Por ello intenta anticiparse al siniestro y prevenir éste, mediante el control y la vigilancia. Para la puesta en marcha del INVIVE, la DGT ha implantado un sistema de gestión de la velocidad en la red, en las que las intervenciones ya no se concentran en determinados puntos o tramos kilométricos, sino en toda la vía. Así, cada carretera se convierte en un tramo, que va subdividiéndose posteriormente en cada Jefatura Provincial de Tráfico en tramos más concretos mediante un sistema de información geográfica (GIS). Una vez realizada esta tramificación, se calcula automáticamente el INVIVE en función directa del exceso de velocidad a la que se circula habitualmente, del número de siniestros habidos en un periodo concreto y de la longitud del tramo. Los logaritmos que se utilizan para obtener el INVIVE dicen que son tan buenos, que permiten priorizar las actuaciones de la DGT. Y no solo con respecto a la vigilancia de la velocidad, si no a otro tipo de actuaciones destinadas a mejorar la seguridad vial.

La DGT también está instalando un nuevo tipo de señalización, un panel rectangular de fondo anaranjado con el pictograma de Velocidad Controlada por Radar, que advierte de la proximidad de tramos de carretera peligrosos donde la velocidad está controlada. Estos nuevos paneles se presentan bajo distintas señales (limitación genérica de velocidad, prohibido adelantar...) en 300 tramos de carreteras convencionales identificados como más peligrosos. Son tramos donde la DGT ha detectado aumentos de la accidentalidad y la mortalidad asociados a los excesos de velocidad, durante el período 2010-2014. El panel indica que se trata de un tramo –de ahí la cifra en kilómetros– donde la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil podrá instalar controles móviles preventivos de control de velocidad, algo que ya se hacía, pero que no disponía de una señalización que lo avisase. El nuevo panel advierte de la presencia de estos controles preventivos de excesos de velocidad e indica la longitud del tramo de carretera afectado.

Continuamente surgen nuevas señales en forma de carteles, incluso alentadas desde la DGT, que no figuran en el catálogo oficial. Así, la Instrucción de la DGT 18/TV-102, de 22.02.2018, recomienda la colocación de carteles informativos sobre la existencia de Guías Sonoras Longitudinales en los ejes y bordes de las vías en las que se estime conveniente su instalación.

En la provincia de Girona se están haciendo pruebas de circulación de coches autónomos en un tramo de dos km en el carril derecho de la AP-7 y figuran carteles bilingües indicando esta circunstancia. Esos carteles emplean la señal de refuerzo regulada en el Apartado 7.33 de la Norma 8.1-IC Señales Verticales, de la Instrucción de Carreteras, pero utilizan un símbolo, para describir el vehículo, que no está en dicha Norma.

¹¹¹² El hecho de que hable de recomendaciones y no diga “de acuerdo con los Convenios Internacionales firmados por España” se debe a que, aunque España no ha ratificado la Convención de Señalización Vial de Viena del 8 de noviembre de 1968 y por lo tanto el Acuerdo Europeo complementario de esta Convención de 1º de mayo de 1971 y el Protocolo sobre señalización horizontal adicional a este Acuerdo hecho en Ginebra el 1º de marzo de 1973, sin embargo, aplica su contenido en el TRLTSV y en el RGCir. Y lo tiene que hacer, además, porque la Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que sigue vigente, dispuso en su Base Quinta que “Los símbolos de señalización se acomodarán a los modelos establecidos por la Convención sobre señalización vial, abierta a la firma en Viena el 8 de noviembre de 1968, al Acuerdo Europeo complementario de dicha Convención, abierto a la firma en Ginebra el 1 de mayo de 1971 y a su Protocolo adicional sobre marcas viarias, abierto a la firma en Ginebra el 1 de marzo de 1973”.

En cualquier caso, debiera aclarar más lo que implica “recomendaciones internaciones en la materia” dado que no existe una única fuente.

¹¹¹³ He creído conveniente dedicar un comentario a este tipo de líneas porque existen diversas dudas sobre su significado y como tienen que proceder los conductores en su presencia.

La Norma 8.2 de la Instrucción de Carreteras en su apartado 3.1.7 indica que se utilizará una línea continua o discontinua, ésta última cuando se permita cruzarla o utilizar un acceso, para demilitar el borde de la calzada, con la particularidad de que esa línea no cuenta como parte de la misma, pero tampoco indica que forme parte del arcén. Esa línea, según ese mismo apartado, no equivale a una línea longitudinal continua ordinaria, ya que ésta es mucho más restrictiva al impedir que los vehículos puedan atravesarla o circular sobre ella y además cuando separe los dos sentidos de circulación no se puede circular por la izquierda de la misma.

El apartado 3.2 de la Norma exceptúa las líneas continuas de borde de calzada de las restricciones que afectan a las líneas longitudinales continuas, aclarando que estas últimas no pueden ser atravesadas por los vehículos o por animales (guiados). Es decir, sólo pone restricciones de cruce a las líneas longitudinales continuas.

El RGCir, mantiene el mismo criterio y en su art. 167.f) aclara que estas líneas de borde de calzada tienen como única misión delimitar y hacer más visibles los bordes de la calzada y en su art. 170.h) vuelve a insistir que su misión es delimitar el borde de la calzada.

Por ello debiera tener un artículo propio en el RGCir con el título “Línea de delimitación o borde de calzada”.

Por otra parte el art. 16.1 del TRLTSV señala que los vehículos, salvo los vehículos de movilidad reducida y ciertos vehículos especiales sólo pueden circular por el arcén por razones de emergencia. Eso está corroborado en el art. 30.1 RGCir que establece que el conductor de un automóvil o de un vehículo especial con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos circulará por la calzada y no por el arcén, salvo por razones de emergencia. El art. 17.1 del TRLTSV aclara que las razones de emergencia son verse obligados a circular a velocidad anormalmente reducida.

El art. 36.1 RGCir insiste en los vehículos que deben circular por el arcén y que como norma general se utilizará cuando se vean obligados por razones de emergencia a circular a velocidad anormalmente reducida.

En cualquier caso, y aunque parece obvio dadas las condiciones excepcionales que deben existir para circular por el arcén, sería muy útil que figurase tanto en la Ley como en el Reglamento que atravesar una línea de borde de calzada y el trozo de arcén correspondiente para salir de la vía no implica que se esté circulando sobre aquél. Es decir, atravesar una línea de borde de calzada no es una infracción, ya que no está tipificada como tal, y si se denuncia no puede ser objeto de sanción.

2. Dicho catálogo¹¹¹⁴ especificará, necesariamente, la forma, color, diseño y significado de las señales, así como las dimensiones de las mismas en función de cada tipo de vía y sus sistemas de colocación¹¹¹⁵.

¹¹¹⁴ El Catálogo oficial de señales verticales de circulación fue modificado el 10 de junio de 2025, al modificarse el RGCir por Real Decreto. A veces contempla a veces de forma general ciertos tipos de señales sin especificar la totalidad de lo indicado en este artículo: forma, color, diseño y significado. Así, por ejemplo, la señal S-17 dedicada al "Estacionamiento" señala: "Indica un emplazamiento donde está autorizado el estacionamiento de vehículos. Una inscripción o un símbolo, representando ciertas clases de vehículos, indica que el estacionamiento está reservado a esas clases. Una inscripción con indicaciones de tiempo limita la duración de estacionamiento señalado".

No existe una relación de las inscripciones o símbolos que pueden figurar en su interior. Así, para conocer el símbolo de discapacitado tenemos que buscarlo fuera del Catálogo Oficial, en las señales en los vehículos, en la señal V-15 que figura en el Anexo XI del Reglamento General de Vehículos y para conocer que el estacionamiento está destinado exclusivamente a vehículos compartidos debemos acudir a la Instrucción 20/V-140 de la DGT.

Pero el hecho de que existan señales que no estén en el Catálogo Oficial no es exclusivo de España y no deja de ser sorprendente que los Estados concluyan tratados para unificar las señales y los ayuntamientos, ignoren esos tratados, y pongan nuevas señales o variaciones de las existentes. En Alemania, se ha innovado mucho en materia de siluetas en los semáforos, aunque a veces se limitan sólo a uno o algunos de los existentes en la localidad. Primero se pusieron imágenes femeninas para darle visibilidad a este colectivo y ahora ya existen también imágenes de parejas heterosexuales y homosexuales.

En Berlín se optó por potenciar la figura del "hombrecillo" que figuraba en los semáforos de la Alemania del Este. En ciudades como Mainz o Augsburgo se ponen personajes de los cuentos de hadas y en la pequeña localidad de Friedberg, en el oeste de Alemania, figura del "rey del rock'n'roll", Elvis Presley, en tres semáforos, ya que hizo allí su servicio militar.

Esta tendencia parece imparable, en Stuttgart (Alemania) se trataron de poner unas figuras de cuentos en la señal de paso de peatones, pero el alcalde les informó que "Según la ley federal actual, no hay forma de permitir una exención para introducir señales de tráfico nuevas o modificadas", sin embargo, algunos vecinos indicaron que en otros estados federados sí se habían permitido y se dirigieron al comité de peticiones del parlamento estatal autonómico. En Tréveris, se pusieron siluetas con la figura de Marx, ya que nació en aquella localidad; en Hamelin, se inauguró uno con la silueta del famoso flautista; en Bremen, se incluyó la figura de los músicos de aquella ciudad, en Bonn, una silueta del rostro de Beethoven en un semáforo al lado de la casa donde nació. Muchas veces el pretexto es que "los semáforos no tienen que ser aburridos".

En Dinamarca, en la localidad de Fredericia nos encontramos con la figura de un soldado. Por otra parte, el periódico suizo "Le Temps" informa el 16.01.2020 que Ginebra (Suiza) será la primera ciudad en feminizar sus señales de tráfico, cambiando la mitad de las señales que indican un paso de peatones por otros en los que el habitual hombre que aparece en ellos es sustituido por una mujer o mujeres. Para ello se han diseñado 6 gráficos femeninos distintos, entre ellos una mujer embarazada. Según la alcaldesa de Ginebra esta modificación se hace dentro de la campaña "cero sexismo". Sin embargo, no todo el mundo está de acuerdo ya que se pueden plantear reclamaciones por discriminación por parte de las personas transgénero, las discapacitadas o con sobrepeso que podrían también solicitar ser representadas, si lo que se pretende realmente es mostrar la diversidad de la sociedad.

Seguramente en el futuro asistiremos a semáforos cuyas figuras irán cambiando cada pocos minutos para incluir a todos los colectivos o personajes imaginables.

En Madrid se colocaron citas y mensajes poéticos en el inicio de los pasos de peatones e incluso se hicieron algunos pasos que fueron considerados como arte moderno.

En Galicia se están instalando "pasos de vacas" para resaltar la importancia de ese animal, estando incluso fomentados por los ayuntamientos y ahí además de ir contra el Reglamento General de Circulación, en caso de atropello, podría ser demandada la administración municipal.

El 22.08.2022 se pintó en A Coruña un paso de peatones con los colores LGTBI según el ayuntamiento pero que la asociación STOP accidentes indicó que eran los colores del "desarrollo sostenible". María José Alonso, vicepresidenta de la Plataforma de Moteros por la Seguridad Vial, explicó en la cadena COPE los problemas que puede suponer esto: "En el momento que se ha hecho eso, esa simbología ha dejado de tener efecto como marca vial y se ha convertido en un grafiti de colores reivindicativo. De este modo, si hay un accidente sobre el paso, el consistorio tiene un problema".

Sin embargo, el ayuntamiento coruñés y la asociación Stop Accidentes si lo encuentran reglamentario. Destacan que mantienen las franjas blancas obligatorias y que lo que cambia es el color de la carretera y no del propio paso. En toda Europa se están pintando simulando imágenes 3D y se empiezan a ver con los colores del arco iris, especialmente durante la "Fiesta del Orgullo".

En España, Fuenlabrada fue la primera ciudad que utilizó siluetas femeninas en la señal vertical de pasos de peatones y en los semáforos. Hoy ya son numerosas las ciudades, como sucede con Valencia, que los han adoptado, aunque sin seguir ningún modelo establecido.

A finales de noviembre de 2019, los medios se hicieron eco de que se estaban pintando señales verticales de color morado bajo el pretexto de que de esa forma se apoyaba la lucha contra la violencia de género. Los políticos y los medios no se paran a pensar que hay muchas causas nobles por las que luchar, pero que antes se tienen que cambiar las normas. Va a ser interesante ver que resuelven los tribunales cuando haya reclamaciones por no ajustarse las señales a los modelos establecidos. Curiosamente estas señales modificadas están “bendecidas” por la DGT, a través de un tuit y de su revista, sin tener en cuenta lo dispuesto en el Reglamento General de Circulación, que en su artículo 93 dice que “En ningún caso podrán las ordenanzas municipales oponerse, alterar, desvirtuar o inducir a confusión con los preceptos de este reglamento” y en la Base 5ª de la Ley 18/1989 de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial donde se señala que “Los símbolos de señalización se acomodarán a los modelos establecidos por la Convención sobre señalización vial, abierta a la firma en Viena el 8 de noviembre de 1968, al Acuerdo Europeo complementario de dicha Convención, abierto a la firma en Ginebra el 1 de mayo de 1971 y a su Protocolo adicional sobre marcas viarias, abierto a la firma en Ginebra el 1 de marzo de 1973”.

Véase: <http://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2019/11NOVIEMBRE/1125-Violencia-Genero.shtml>

De seguir así, pronto veremos a nuestros policías con diversos uniformes, para complacer alguna iniciativa de nuestros políticos, que supuestamente lo hacen para hacerse eco de una demanda social, o incluso los boletines de denuncia de esas fechas señaladas se ajustarían al color oficial previsto en cada una de esas ocasiones.

¹¹¹⁵ Las señales verticales se rigen por la Norma UNE-EN 12899-1:2009.

3. Las señales y marcas viales¹¹¹⁶ deberán cumplir las especificaciones que reglamentariamente¹¹¹⁷ se establezcan¹¹¹⁸.

¹¹¹⁶ Es interesante saber si los ayuntamientos pueden introducir nuevas señales verticales o marcas viales ya que el artículo 7.b) del TRLTSV le permite al ayuntamiento: "el establecimiento de **medidas de estacionamiento limitado**, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos". Así en numerosos municipios españoles vemos que la Ordenanza municipal de tráfico establece marcas de estacionamiento de color verde destinadas para los vecinos que viven en la zona y ahí es donde surge la duda sobre si el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado se tiene que reservar en exclusiva para la rotación de aparcamientos o si puede destinarse a otras iniciativas en esta materia, teniendo en cuenta lo dispuesto en el art. 93.2 del RGCir que indica: "En ningún caso podrán las ordenanzas municipales oponerse, alterar, desvirtuar o inducir a confusión con los preceptos de este reglamento". Lo cierto es que las marcas viales de color verde no existen ni en los arts. 171, 172 ni en el Anexo I del RGCirc.

También se está innovando mucho en este tema. Así, el periódico "El Ideal Gallego" en su edición de A Coruña, de 19.02.2020, informa que el ayuntamiento de esa ciudad va a añadir en esa misma semana en la ORA un nuevo color. Existían hasta ahora al azul (máximo dos horas) y al naranja (el de parking exprés, que permite estacionar solo durante 20 minutos) y ahora se unirá el rojo, para el aparcamiento con un máximo de 60 minutos. Estas plazas se señalarán en el entorno de los mercados principales de la ciudad. De esta manera, la Concejalía de Movilidad espera mejorar la visibilidad y evitar despistes, aunque el límite ya contaba con señalización vertical. En la modificación de la ordenanza, en su artículo 68, sobre los tipos de plazas reguladas, establece: "1. En las vías públicas incluidas dentro del Área de Estacionamiento Regulado se distinguirán diferentes tipos de plazas: a. **Plazas verdes:** aquellas plazas delimitadas por su color en las que los usuarios residentes titulares de la correspondiente autorización no tendrán limitación de tiempo de duración del estacionamiento dentro de su barrio. Los usuarios no residentes podrán estacionar su vehículo en estas plazas durante un tiempo máximo de dos horas. ...".

También en la Ordenanza Municipal de Movilidad de Madrid de 2014 se creaban nuevas señales. La entidad Automovilistas Europeos Asociados (AEA) estimaba que no se podían utilizar líneas verdes para delimitar plazas de estacionamiento y la sentencia de 27 de abril de 2016, dictada por la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid en el recurso n.º 510/2014, había dado la razón al ayuntamiento ya que entendía que estaba dentro de sus competencias el hacerlo y **siempre que lo regulase por ordenanza municipal**. Lo que vino finalmente a corroborar el Tribunal Supremo STS nº 1727/2019, del 13/12/2019.

No estando conforme con la Sentencia, (AEA) presentó recurso de amparo ante el TC y éste lo admitió a trámite en abril de 2021, "apreciando que concurre en el mismo una especial transcendencia constitucional (art. 50.1 LOTC) porque el recurso plantea o afecta a una faceta de un derecho fundamental sobre el que no hay doctrina de este Tribunal".

Entre los motivos esgrimidos por la recurrente se encuentra la infracción del principio de jerarquía normativa (art. 9.1 CE) y del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico porque en la modificación impugnada se contemplan señalizaciones no previstas en el Catálogo Oficial de Señales. Invoca así el principio de vinculación positiva a la ley y su infracción en este caso, pues no existe habilitación legal para que el Ayuntamiento de Madrid disponga tal cosa.

AEA planteó el recurso ante el máximo intérprete de la Constitución al considerar que la sentencia del Supremo - autorizando a los ayuntamientos a crear y utilizar señales no contempladas en la legislación nacional e internacional de carreteras-, vulnera el derecho a la libre circulación de los españoles por el territorio nacional con garantías de igualdad (art. 19 CE), y ponen en riesgo la seguridad vial de millones de ciudadanos nacionales y extranjeros a los que se obliga a conocer las señales que pudieran crear por propia iniciativa los más de 8.000 ayuntamientos que existen en nuestro país.

¹¹¹⁷ Anexo I del Reglamento General de Circulación. El art. 140 RGCir, que se ocupa de las obligaciones relativas a la señalización, dispone: "1. El titular de la vía o, en su caso, la autoridad encargada de la regulación del tráfico ordenará **la inmediata retirada** y, en su caso, la sustitución por las que sean adecuadas de las señales antirreglamentariamente instaladas, de las que hayan perdido su objeto y **de las que no lo cumplan por causa de su deterioro**". Lo de "inmediata retirada" es una simple declaración de intenciones, ya que se encuentran muchas en mal estado y no han sido oportunamente retiradas. También debía aclarar que sucede cuando una marca vial no informa adecuadamente, así vemos tramos que han estado en obras y tienen marcas viales amarillas y una vez que han dejado de realizarse trabajos en la vía, las marcas siguen de ese color y no han sido cambiadas a blanco. Debía indicarse que las señales siempre tendrán validez si se puede deducir fácilmente su significado.

Ese mismo artículo señala en su apartado 4: "Los supuestos de retirada o deterioro de la señalización permanente u ocasional tendrán la consideración de infracciones graves" y no se entiende que si se retira, por ejemplo, una señal vertical de STOP no tenga la consideración de muy grave.

¹¹¹⁹(Señales de Vía de Atención Preferente -VAP- y de Zona de Bajas Emisiones – ZBE-).

¹¹²⁰ (Caminos escolares seguros).

¹¹²¹ (Itinerario peatonal accesible).

Artículo 56. Lengua¹¹²².

Modificar señales o retirarlas, con riesgo de causar un accidente, tiene reproche penal en el art.385 CP: "Será castigado con la pena de prisión de seis meses a dos años o a las de multa de doce a veinticuatro meses y trabajos en beneficio de la comunidad de diez a cuarenta días, **el que originare un grave riesgo para la circulación** de alguna de las siguientes formas: 1.º (...) **o mutando, sustrayendo o anulando la señalización** o por cualquier otro medio."

¹¹¹⁸ Ya vimos cómo las autoridades innovan en materia de semáforos, pero también lo hacen en otros tipos de señalizaciones. Así vemos como en ciudades se pintaron delante de los semáforos unos espacios denominados "zonas de adelanto de motos" con la palabra "motos" o una silueta de la moto y su conductor, para que se sitúen allí las motos y puedan salir antes. En otras ciudades se hizo lo mismo con siluetas de bicicletas. También en algunos tramos de carreteras convencionales de Palencia y León se han pintado, esta vez mediante un convenio con la DGT, unas líneas longitudinales verdes, en los costados de la calzada para inducir a los conductores a reducir la velocidad ya que generan un efecto visual de estrechamiento.

¹¹¹⁹ Lamentablemente no existen señales específicas en el Catálogo Oficial de Señales de Circulación y cada ayuntamiento coloca las que estima más convenientes, produciendo indefensión en los conductores que no residen en la localidad o circulan regularmente por ella.

¹¹²⁰ Se echa de menos que no se haya establecido una señal única para este tipo de recorridos. Actualmente hay una amplia variedad de señales para indicar un itinerario escolar seguro.

La Ley Orgánica 2/2006, de Educación dispone en su art. 110.3 que las Administraciones educativas "garantizarán los caminos escolares seguros".

¹¹²¹ La Orden TMA/851/2021 por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados, indica en su art. 5 que se consideran itinerarios peatonales accesibles aquellos que garantizan el uso y la circulación de forma segura, cómoda, autónoma y continua de todas las personas y que deben estar correctamente señalizados.

En su art. 7 establece: "En los itinerarios peatonales accesibles de los parques y jardines se dispondrá de información para la orientación y localización de los accesos, las instalaciones, las actividades y los servicios disponibles. La señalización responderá a los criterios establecidos en el capítulo XI e incluirá, como mínimo, la información relativa a ubicación y distancias".

En el Capítulo XI, art. 40 señala: "2. En todo itinerario peatonal accesible las personas deberán tener acceso a la información necesaria para orientarse de manera eficaz durante todo el recorrido y poder localizar los distintos espacios y equipamientos de interés. La información deberá ser comunicada a través de un sistema de señales, rótulos e indicadores, distribuidos de manera sistematizada, instalados y diseñados para garantizar una fácil comprensión en todo momento" y el art. 41 establece como debe ser la señalización visual y acústica.

¹¹²² El artículo 138 del Reglamento General de Circulación, señala que las indicaciones escritas que se incluyan o acompañen a los paneles de señalización de las vías públicas, e inscripciones, figurarán en idioma castellano y, además, en la lengua oficial de la comunidad autónoma reconocida en el respectivo estatuto de autonomía, cuando la señal esté ubicada en el ámbito territorial de dicha comunidad. Se realizan numerosas alegaciones por estar la señal sólo en el idioma propio de la comunidad autónoma. Sin embargo, por cuestiones ajenas al tráfico, hay localidades y comunidades autónomas que no respetan esta disposición.

El diario digital "El Confidencial" señala en su edición de 12.03.2019 que en un pueblo de Lleida cambiaron el texto de la señal de STOP y pusieron PAREU. Si se produjese un accidente por no respetar el "PAREU" el infractor podría alegar que no tiene que respetar una señal que no existe oficialmente o que no comprende su contenido. Además, se podría actuar por la vía penal por "malversación de fondos", por la vía administrativa "por modificar el contenido de las señales (art. 58.3) del TRLTSV)" o incluso exigir responsabilidad patrimonial.

El ayuntamiento de A Coruña coloca carteles con motivo de la celebración de pruebas deportivas en los que señala que está "**prohibido aparcar**" y pone unas horas en las que se aplica esa prohibición. Lo lamentable es que esa prohibición no figura siquiera en la ordenanza municipal de circulación. Sería mejor que indicase que la vía está cerrada al tráfico durante las horas de la prueba indicando que en ese horario no se pueden mover los vehículos.

La página www.furgocasa.com, comenta el 19.07.2019 una sentencia judicial, de fecha 12.07.2019, del Tribunal Administrativo de Pau (Francia) favorable a los conductores de autocaravanas. Obliga a retirar, en el plazo máximo de un mes, los carteles de prohibición de estacionamiento de autocaravanas colocados en el término municipal de Biarritz, bajo apercibimiento de una multa diaria de 50 € por cada que día que pase sin haberlo hecho. El Tribunal condena al ayuntamiento de Biarritz al pago de una indemnización al Estado por excederse en sus competencias y actuar con mala voluntad de forma persistente y también debe indemnizar a la asociación demandante. Había sido denunciado por el "Comité de Liaison du Camping-Car", una asociación que reúne a campistas y profesionales del sector.

El tribunal resaltó que las medidas de policía de estacionamiento y circulación sólo pueden ser aplicadas a los usuarios viales si se corresponden con las señales del decreto ministerial correspondiente y que aplicar prohibiciones que no figuran en esas señales es excederse en su poder de policía.

"Lavozdebarcelona.com" en su publicación digital de 23 de diciembre de 2011 recoge un caso en que el Ayuntamiento de Barcelona da la razón a un ciudadano que presentó recurso de alzada contra una sanción de tráfico alegando que los rótulos señalizadores de la zona azul o de prohibición excepcional de aparcamiento estaban escritos únicamente en catalán. Según este diario, el Ayuntamiento comentó que es un caso aislado.

La Voz de Galicia en su edición digital de 5 de setiembre de 2013, comenta que en el juicio celebrado el 23 de julio de 2013, el titular del Juzgado de lo Contencioso-Administrativo 1 de Ourense desestimó el recurso de un dirigente del sindicato USO que había apelado al supuesto desconocimiento del gallego. Detalla la sentencia que el recurrente nació en Galicia, lleva más de quince años residiendo en Ourense, ciudad donde obtuvo el permiso de conducir, en la que conduce habitualmente y además cursó y superó la asignatura de gallego en su etapa formativa y considera demostrado que también entiende el gallego hablado, aunque se exprese habitualmente en castellano. Dicho eso, la señal de prohibición de aparcar es internacional y las excepciones horarias son claras y sería inteligible hasta para un foráneo que no hubiera estado nunca en Galicia. La prohibición de aparcar estaba bien señalizada, sin que tampoco se discutiese la infracción efectiva. En cuanto a que la señal no estuviese en castellano como exige la Ley de Tráfico, cita el magistrado la sentencia de otro juzgado de Ourense, que rechazó una alegación similar, pues la conductora era consciente de la prohibición incluida en la señal, que cumplió su función «aun no siendo estrictamente ajustada a la legalidad».

Por otra parte, el periódico "El País" en su edición digital del día 20.03.2013 se hace eco de una sentencia, dictada por el Juzgado Contencioso Administrativo número 3 de Pontevedra, por la que se retira una multa a un hombre que recurrió la sanción que le impusieron por aparcar en una zona de carga y descarga, una infracción que provocó también que la grúa municipal retirase su vehículo. El demandante alegó que la señalización era "incorrecta" al estar sólo en gallego "y no en las dos lenguas cooficiales", lo que le impedía conocer con exactitud esa restricción. Comenta debajo del titular que "La juez le da la razón porque la ley obliga a usar también el castellano, pero reconoce que es imposible no entender el cartel".

El Juzgado de lo Contencioso-administrativo núm. 1 de Lleida, en un Auto de 15.04.2011 señala: "Ya prevención, y sin perjuicio de lo que se compruebe en el expediente, debe también señalarse que existe por parte de la Generalidad de Cataluña otro preocupante incumplimiento sistemático, cuando no desobediencia abierta y deliberada, de lo establecido en el artículo 56 de la Ley de Seguridad Vial (el derogado Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial), que impone que "las indicaciones escritas de las señales se expresarán al menos en el idioma español oficial del Estado". Como es sabido, la Ley de Seguridad Vial, tal y como señala su art. 2º, es aplicable a todo el territorio nacional (es decir, a toda España) y por tanto también a Cataluña como parte integrante de la Nación española que es. En el caso en que la señalización que ha dado lugar a esta sanción contenga informaciones complementarias redactadas omitiendo el idioma castellano, habrá que considerar dicha señalización fuera de la legalidad, así como cualquier acto que la Administración regional catalana pretenda derivar de una señalización ilegal".

La emisora en catalán Rac1, informó el 04.05.2017 que el "Síndic de Greuges" (Defensor del pueblo) catalán había recibido en los últimos 7 años sólo 10 quejas de personas por no estar las señales en castellano. Pero hay que matizar que al estar las administraciones catalanas volcadas en fomentar el uso del catalán mucha gente cree que esta institución no va a defenderlos en estos casos y por eso hay más demandas ante el juzgado que ante el propio "Síndic". Éste último según la emisora declaró que había que traducir solamente aquellas que no fueran comprensibles para personas que no supiesen catalán.

Como hay muchos jueces que se ciñen a la letra de la ley hay municipios como Espluges o L'Hospitalet que han decidido traducir todas las señales al castellano ya que se estaba produciendo el fenómeno de que catalano parlantes también demandaban a los ayuntamientos por carencia de bilingüismo en las señales para evitar pagar las multas, tal como informó el diario ABC el 11.05.2017.

Las indicaciones escritas que se incluyan o acompañen a los paneles de señalización de las vías públicas, e inscripciones, figurarán en idioma castellano y, además¹¹²³, en la lengua oficial¹¹²⁴ de la comunidad autónoma reconocida en el respectivo estatuto de autonomía, cuando la señal esté ubicada en el ámbito territorial de dicha comunidad.

Artículo 57. Mantenimiento¹¹²⁵.

El 17.07.2018 la publicación digital <https://cronicaglobal.lespanol.com> informa que el Juzgado Contencioso número 8 de Barcelona estimó el recurso de un conductor y falló anular la multa de 60 euros que se le impuso en diciembre de 2016, “porque la señal vertical estaba escrita exclusivamente en catalán”.

La magistrada estimó así el recurso interpuesto por el ciudadano afectado, que perdió el pleito en primera instancia. Contra esa sentencia no cabe recurso alguno y puede suponer un aluvión de demandas contra el ayuntamiento de la Ciudad Condal.

La Orden FOM/534/2014, de 20 de marzo, por la que se aprueba la norma 8.1-IC señalización vertical de la Instrucción de Carreteras, establece en su apartado 2.5 dedicado al bilingüismo:

Las poblaciones extranjeras se escribirán exclusivamente en español si existen dichos nombres; y si no existen, en el idioma de su país. No obstante, cuando exista un convenio con el país fronterizo, la señalización se regulará de acuerdo a lo especificado en dicho convenio.

En **comunidades autónomas** que tuvieran **otro idioma oficial además del español**, se seguirán los criterios siguientes:

a) Nombres propios (poblaciones, provincias, comunidades autónomas, etc.):

Se escribirá únicamente el topónimo oficial. Si el nombre fuera suficientemente corto para caber en una sola línea, se pondrá primero en la otra lengua de la comunidad y luego, separado por una barra (“/”), en español; si por su longitud convinieran dos líneas, el nombre en español se pondrá debajo del otro de la comunidad autónoma separado por una línea horizontal.

No obstante, lo anterior y mientras no se modifique el Mapa Oficial de Carreteras, si el topónimo oficial de una población difiriese mucho del que figura en la edición corriente de dicho mapa, se escribirán ambos.

b) Nombres comunes.

Los nombres comunes se escribirán de la misma manera descrita para los nombres propios, procurando sustituirlos, en la medida de lo posible, por pictogramas.

En **comunidades autónomas** que tuvieran como **único idioma oficial el español**, los nombres cumplirán lo siguiente:

a) Nombres propios (poblaciones, provincias, comunidades autónomas, etc.):

Se escribirán únicamente en español.

b) Nombres comunes.

Los nombres comunes se escribirán de la misma manera descrita para los nombres propios, con el tipo de letra que corresponda a cada uno, y procurando sustituirlos, en la medida de lo posible, por pictogramas.

¹¹²³ Ahora tienen que estar, al menos, en dos idiomas, en las comunidades que tengan otra lengua oficial reconocida en su estatuto de autonomía. En caso de que se oficializase una nueva lengua como es el caso del bable en Asturias, habría que cambiar numerosas señales.

¹¹²⁴ No está bien redactado porque sólo se refiere a una única lengua oficial adicional al castellano en una comunidad autónoma y no es el caso de Cataluña, donde el aranés es también lengua oficial.

Esta redacción obliga a utilizar las dos lenguas oficiales en los carteles y señales de tráfico colocando a ambas al mismo nivel.

¹¹²⁵ La Orden de 31 de agosto de 1987 sobre señalización, balizamiento, defensa, limpieza y terminación de obras fijas en vías fuera de poblado, (BOE núm. 224, de 18 de septiembre) establece lo siguiente “...la Unidad encargada de la conservación y explotación de la vía, o el Contratista de la obra, cuando esta se realice por contrata, determinarán las medidas que deberán adoptarse en cada ocasión. En el segundo caso, el Director de la obra podrá introducir las modificaciones y ampliaciones que considere adecuadas para cada tajo, mediante las oportunas órdenes escritas, las cuales serán de obligado cumplimiento por parte del contratista. ...

La señalización, balizamiento y, en su caso, defensa deberán ser modificadas e incluso retiradas por quien las colocó, tan pronto como varíe o desaparezca el obstáculo a la libre circulación que originó su colocación; y ello cualquiera que fuere el periodo de tiempo en que no resultaren necesarias, especialmente en horas nocturnas y días festivos.

Tanto la adquisición como la colocación, conservación y especialmente la retirada de la señalización, balizamiento y, en su caso, defensa de obras a que se refiere la presente Orden serán de cuenta del Contratista que realice la

obras o actividades que las motiven, o de la unidad encargada de la conservación y explotación de la vía en el caso de que estas se realicen directamente por la Administración con sus propios medios.

Cuando no se cumpla lo establecido en el apartado 4º, la Unidad encargada de la conservación y explotación de la vía, bien directamente o por un constructor, podrá retirar la señalización, balizamiento y, en su caso, defensa, pasando el oportuno cargo de gastos al causante, quien no podrá reemprender las obras sin abonarlos ni sin restablecer aquellas. En caso de impago se podrá actuar según dispone el Reglamento General de Recaudación. Cuando la dificultad para la circulación sea ocasionada por terceros, entidades o particulares que no sean contratistas de una obra del Estado, será responsabilidad de aquellos proponer a la Unidad encargada de la conservación y explotación de la vía la señalización, balizamiento y, en su caso, defensa; salvo que el tramo de vía afectado se halle en obra, en cuyo caso el Director de la misma deberá informar previamente la citada propuesta. En todo caso será de cuenta y responsabilidad de los mencionados terceros la adquisición, colocación, conservación y retirada de la señalización, balizamiento y, en su caso, defensa que les fije o, en su caso, apruebe la Administración, que podrá exigir que la propuesta venga firmada por técnico competente”.

Véase también la Orden FOM/534/2014, por la que se aprueba la norma 8.1-IC, señalización vertical de la Instrucción de Carreteras.

1. Corresponde al titular¹¹²⁶ de la vía la responsabilidad del mantenimiento de la misma¹¹²⁷ en las mejores condiciones posibles¹¹²⁸ de seguridad para la circulación¹¹²⁹, y de

¹¹²⁶ Sobre la responsabilidad en el mantenimiento de la señalización, véanse los art. 139 al 141 del RGCir.

La norma UNE 155337 sobre señalización vertical (señales, carteles y paneles direccionales metálicos) recomienda la revisión y eventual reposición, en caso necesario, tras un período de 7 años para las señales fabricadas con láminas retrorreflectantes de Clase o Nivel 1, y de 10 años para aquellas que incorporan láminas retrorreflectantes de Clase o Nivel 2 o superior.

El titular de la vía podría ser demandado si una señal, por envejecimiento o deterioro excesivo, no alcanzase el nivel exigible de retrorreflexión, impidiendo apreciarla correctamente, especialmente de noche, ya que incumpliría su obligación de informar al conductor. Igualmente, si se encuentra poco visible o es ilegible.

Un conductor que sufra un accidente y estime que fue debido al mal estado de la señal, si puede, debe mirar una pegatina situada por el fabricante en el reverso de la señal, donde debe figurar la fecha de fabricación y la fecha de reposición recomendada.

¹¹²⁷ Parece más adecuado decir “de su mantenimiento” e incluso sería mucho mejor que dijese del “mantenimiento de la señalización” ya que el artículo solo habla de “mantenimiento”. Además, debía haberse aclarado de quien es la responsabilidad del mantenimiento de una señal que no está propiamente en la vía tal como ocurre con las señales de vado situada en el garaje de un edificio.

Véase la Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de Carreteras (BOE núm. 234, de 30 de setiembre) y Real Decreto 1812/1994, de 2 de setiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras (BOE núm. 228, de 23 de setiembre) así como las leyes de carreteras de las C.C.A.A.

¹¹²⁸ La expresión “mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación” constituye un concepto jurídico indeterminado, cuyo contenido habrá que interpretar teniendo en cuenta las circunstancias del caso concreto. Pero convendría fijar unos estándares válidos para cada tipo de vía que incluyesen el nivel de servicio, las acciones preventivas y la reparación inmediata de cualquier defecto surgido en las aceras o calzadas en virtud de la obligación del titular de vigilar las vías de su competencia.

El mal estado de la vía puede suponer responsabilidad patrimonial del titular. Las causas más comunes son: presencia de baches, gravilla, piedras o hielo en la plataforma y también por obras en la vía.

La Sala de lo Contencioso-Administrativo de Valladolid, del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León (en las sentencias 2059/2008, de 25 de septiembre, y 2861/2008, de 5 diciembre), afirma que “la responsabilidad por omisión es siempre una responsabilidad por inactividad, por infracción de un deber legal de obrar establecido en interés ajeno” y que “el contenido de esa conducta obligada ante una situación dada constituye lo que se ha denominado estándar de actividad mínima exigible”. Debe recordarse también que a la Administración es exigible una razonable utilización de los medios disponibles en garantía de los riesgos relacionados con el servicio, “lo que en términos de prevención y desarrollo del servicio y sus infraestructuras se traduce en una prestación razonable y adecuada a las circunstancias como el tiempo, lugar, desarrollo de la actividad, estado de la técnica, capacidad de acceso, distribución de recursos, en definitiva lo que se viene considerando un funcionamiento estándar del servicio”.

Como ejemplo de inexistencia de relación de causalidad tenemos la Sentencia de 17 de setiembre de 2008 de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Extremadura, donde se aprecia la inexistencia de nexo causal entre el funcionamiento del servicio público, en el sentido de existir la obligación de mantener la calzada en condiciones idóneas para la seguridad del tráfico y las lesiones sufridas en un accidente de tráfico por un agente de la guardia civil mientras se encontraba en horario de servicio. Destaca la sala que hay que tener en cuenta el conocimiento que poseía el propio interesado tanto de la motocicleta como de las condiciones particulares de la vía, circunstancia que debió llevarle a extremar la velocidad de la motocicleta, más allá del consejo que imponía la señalización de la carretera porque, ya con carácter general, la propia carretera era poco propicia a la circulación de motocicletas por sus ondulaciones. Y es precisamente la «velocidad inadecuada», la que se señala por los técnicos que evacuan el atestado, la que propicia el accidente y no la sola existencia de la gravilla en la calzada.

Como ejemplo de relación de causalidad tenemos la Sentencia de 2 de julio de 2008 de la Sala 3ª del Tribunal Supremo, que trata de la reclamación de indemnización al M.º Fomento derivada del fallecimiento del hijo de la recurrente tras precipitarse de forma brusca sobre un canal de cemento existente al lado de una carretera nacional. La Sala confirmó la sentencia de instancia en la que se declaró la ausencia de nexo causal determinante de responsabilidad patrimonial de la Administración. Aducía la recurrente que la zona por la que deambulaba el hijo fallecido se encontraba dentro del ámbito del dominio público de la carretera y que al carecer de la necesaria protección dichos terrenos, existe el necesario nexo causal para apreciar la responsabilidad de la Administración. Tal modo de razonar no se puede compartir pues las instalaciones de desagüe no son parte integrante de la carretera, puesto que si bien el art. 44.2 RGC define las instalaciones de riego y desagüe como elementos de la carretera, ello lo hace a los solos efectos de determinar la colaboración de las distintas Administraciones públicas

en su mantenimiento y conservación, sin que la recurrente haya enervado el fundamento esencial de la sentencia recurrida, determinante de la exclusión de responsabilidad, conforme al cual el fallecido circulaba fuera del arcén de la carretera, al no circular por la parte de la misma que disponía de firme asfáltico, sino fuera de esa zona en la que, según remarca la sentencia, existen evidente riesgos y más a la hora en que se produjo la caída.

¹¹²⁹ Este artículo se corresponde con el art. 139 RGCir. El TRLTSV no prevé ninguna sanción específica al titular de la vía por la falta de mantenimiento de la misma en las mejores condiciones de seguridad para la circulación, por lo que, al no estar especificada como grave o muy grave, una infracción a este artículo tendría la consideración de leve.

Vemos que el art. 76.o) TRLTSV considera infracción grave conducir un vehículo que incumpla las condiciones técnicas reglamentariamente establecidas, que pasa a ser muy grave según el art. 77.II) cuando afecten gravemente a la seguridad vial y sin embargo han evitado denunciar infracciones graves o muy graves entre administraciones cuando incumplen las condiciones técnicas de las vías.

Eso incluye la necesaria y correcta señalización entendiéndose además que las señales deben ser legibles, estar en buen estado y visibles en cualquier período del día y bajo toda condición climática.

Es decir, sabiendo que hay tres factores en el tráfico: el humano, el vehículo y la vía, el TRLTSV sólo presta atención a los dos primeros en lo que se refiere a las infracciones.

El titular de la vía se beneficia del hecho de que reclamar daños a una administración es un proceso largo y farragoso.

El afectado normalmente presentará una reclamación de responsabilidad patrimonial contra el titular del servicio. Para que llegue a buen puerto esta vía, o la judicial si luego fuese necesaria, el afectado tiene que acreditar que el siniestro se ha producido en ese lugar concreto, por el estado físico de la vía, como puede ser un bache o socavón, o por una ausencia de señalización, por su deterioro o por que se contradigan entre sí algunas señales, por lo que es muy conveniente recabar el testimonio de testigos, no abandonar el lugar hasta la llegada de los agentes y solicitar un informe o atestado policial. También conviene hacer fotografías del entorno. Conviene comprobar si el titular ha cumplido con la programación de las obras de reparación superficial y de estructura de los firmes.

Si están realizando obras en la calzada, la responsabilidad de instalar los avisos temporales indicando la obligación de reducir la velocidad máxima permitida, así como otras normas de circulación, corresponde al promotor de la obra, que puede coincidir o no con la administración titular de la vía. El promotor tiene la responsabilidad de cumplir la normativa vigente y el titular de la vía el deber de observancia para que se cumpla la misma.

En la Ley de Carreteras 37/2015, de 29 de setiembre (BOE núm. 234, de 30.09.2015), figuran infracciones graves y muy graves que pueden cometer los concesionarios que explotan carreteras, pero de nuevo la Administración parece esquivar su propia responsabilidad.

La UE quiere mejorar la legislación sobre la responsabilidad de la Administración respecto con los ciudadanos, en caso de incumplimiento de los servicios prestado en materia de infraestructuras viales. Pronto entrará en vigor la Directiva (UE) 2019/1936 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2019, por la que se modifica la directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias.

Dispone:

Art.5.3 "Los Estados miembros garantizarán que la primera evaluación de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red se lleve a cabo a más tardar en 2024. Las posteriores evaluaciones de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red se efectuarán con la suficiente frecuencia como para garantizar unos niveles de seguridad adecuados, pero, en cualquier caso, al menos cada cinco años."

Art.6. quarter.2. A más tardar en junio de 2021, un grupo de expertos creado por la Comisión evaluará la oportunidad de establecer especificaciones comunes, incluidos distintos elementos destinados a garantizar el uso operativo de señales y marcas viales, con el fin de fomentar la legibilidad y la detectabilidad efectivas de las señales y marcas viales por conductores humanos y sistemas automatizados de asistencia al conductor. Dicho grupo estará formado por expertos designados por los Estados miembros. La evaluación incluirá una consulta a la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas.

Sobre su tra(n)sposición establece: "1. Los Estados miembros pondrán en vigor a más tardar el 17 de diciembre de 2021 las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva modificativa. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión".

En la esfera de las Administraciones locales, el artículo 54 de la LBRL establece que "Las Entidades locales responderán directamente de los daños y perjuicios causados a los particulares en sus bienes y derechos como consecuencia del funcionamiento de los servicios públicos o de la actuación de sus autoridades, funcionarios o agentes, en los términos establecidos en la legislación general sobre responsabilidad administrativa". Este precepto es reproducido, prácticamente de forma literal, por el artículo 223 del Reglamento de Organización,

la instalación y conservación en ella de las adecuadas señales¹¹³⁰ y marcas viales. También corresponde al titular de la vía la autorización previa para la instalación en ella de otras señales de circulación. En caso de emergencia, **los agentes de la autoridad** encargados de la vigilancia del tráfico, en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas, **podrán instalar señales circunstanciales** sin autorización previa.

2. La autoridad encargada de la regulación, ordenación y gestión del tráfico **será responsable de la señalización de carácter circunstancial**¹¹³¹ en razón de las contingencias del mismo¹¹³² y de la señalización variable necesaria para su control, de acuerdo con la normativa de carreteras¹¹³³.
3. **La responsabilidad de la señalización de las obras que se realicen en las vías corresponderá a los organismos que las realicen o a las empresas adjudicatarias de las mismas**, en los términos que reglamentariamente¹¹³⁴ se determine. **Los usuarios de la**

Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales, aprobado por el Real Decreto 2.568/86, de 28 de noviembre.

*Además, el artículo 3.1 del Reglamento de Bienes de las Entidades Locales, aprobado por el Real Decreto 1.372/1986, de 13 de junio, establece que “**Son bienes de uso público local los caminos, plazas, calles, paseos, parques, aguas de fuentes y estanques, puentes y demás obras públicas de aprovechamiento o utilización generales cuya conservación y policía sean de la competencia de la entidad local**”.*

Resulta igualmente indiscutible la competencia de los municipios para la “pavimentación de vías públicas” de acuerdo con el artículo 26.1.a) de la LBRL, lo que necesariamente incluye su mantenimiento.

La SAP de Málaga 152/2024, de 29 de febrero, responsabilizó al ayuntamiento por el accidente de un ciclomotor. Se acreditó que poco antes del accidente se había caído en el mismo punto un ciclista sin que los servicios municipales reaccionasen a la comunicación de este hecho. La Sentencia considera que la responsabilidad no debe desplazarse al Consorcio de Compensación de Seguros ya que los daños no fueron ocasionados por un vehículo desconocido al haberse dado a la fuga, sino por una mancha de sustancia deslizante vertida por autor desconocido.

¹¹³⁰ *Como con indicar solamente “señales” bastaría, al utilizar el término “marcas viales”, debería añadir también “verticales” a la palabra “señales”.*

Vemos que al obligar a que el titular a colocar “señales adecuadas”, en caso de accidente por la falta de señales, por ser insuficientes o contradictorias, podría ser denunciado por este artículo o incluso exigirle responsabilidad patrimonial.

¹¹³¹ *Debiera indicar “excepto por obras” ya que este párrafo entra en contradicción con el siguiente ya que la señalización por obras no deja de ser “señalización circunstancial”.*

¹¹³² *En este caso la señalización circunstancial no es por razones de emergencia, sino que está planificada y por eso en el párrafo anterior habla de “agentes” y ahora de “autoridad”. Por ejemplo, cuando se habilita un carril adicional de circulación.*

Se están popularizando vehículos dedicados a la conservación de carreteras que colocan conos de forma automática.

En California, en el puente de San Francisco, un vehículo especial cambia una barrera de forma automática permitiendo añadir o restar un carril en uno de los sentidos de circulación.

¹¹³³ *Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de carreteras y Real Decreto 1812/1994, de 2 de setiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.*

¹¹³⁴ *Art. 140 RGCir.*

vía están obligados a seguir las indicaciones del personal¹¹³⁵ destinado a la regulación del tráfico en dichas obras¹¹³⁶.

Artículo 58. Retirada, sustitución y alteración¹¹³⁷.

1. El titular de la vía o, en su caso, la autoridad encargada de la de la ordenación y gestión del tráfico, ordenará la inmediata retirada¹¹³⁸ y, cuando proceda, la sustitución por las que sean adecuadas a la normativa vigente¹¹³⁹, de las que hayan perdido su objeto¹¹⁴⁰ y de las que no lo cumplan por causa de su deterioro¹¹⁴¹.

¹¹³⁵ Al referirse únicamente “al personal”, los usuarios pareciera que no tendrían que obedecer a nadie o a nada más. Esto está matizado en el art. 141.4) RGCir, donde se establece que, en ausencia de agentes de la circulación, el personal de obras en la vía podrá regular el paso de vehículos mediante el empleo de las señales verticales de stop y sentido obligatorio, incorporadas a una paleta. Debía haber añadido que tiene que respetar los semáforos que se instalen, así como las señales verticales y marcas viales de obras.

Deja en el limbo jurídico el caso de los maniqués (robots, abanderados) que, controlados a distancia, levantan una bandera roja o verde, ya que no se trata de personal propiamente dicho y debía haberse aclarado también. Una solución hubiera sido que tuviesen la consideración de bastidor móvil.

¹¹³⁶ El personal puede denunciar a cualquier usuario de la vía si no respeta sus indicaciones, aunque en este caso el denunciante carece de la presunción de veracidad al no ser agente de la autoridad. Esta obligación también está contemplada en el art. 60.5) RGCir.

¹¹³⁷ A la hora de sancionar no pueden tenerse en consideración aquellas señales en las que concurra la obligación de su retirada o sustitución por parte del titular de la vía o que hayan perdido su finalidad por su estado de deterioro, su escasa visibilidad o porque pueden producir confusión. Sin embargo, esta es una valoración que harán los titulares de la vía en su momento, que por otra parte debieran ser informados por los agentes de tráfico o las unidades sancionadoras, a través de los cauces oportunos, sobre estas irregularidades para que corrijan o mejoren la señalización.

¹¹³⁸ Aquí se exige una actuación concreta e inmediata del titular de la vía o del titular de la Jefatura de Tráfico (estatal o autonómica, cuando proceda) y no se prevé ninguna sanción cuando no actúe o no obedezca. Teniendo en cuenta las miles de señales que quedan desfasadas hubiera sido mejor que se cambiase “ordenará” por “se ocupará de”.

¹¹³⁹ Estarían incluidas aquellas que cambiaron de formato, aunque tengan el mismo significado.

¹¹⁴⁰ La pérdida de objeto se aplica cuando dejan de tener cualquier sentido o justificación.

¹¹⁴¹ El 18 de octubre de 2013 la Asociación Española de la Carretera publicó un informe donde se dice que “una de cada cuatro señales del código no garantiza una correcta visibilidad de noche o en condiciones climatológicas adversas” y sería interesante que un conductor pudiera alegar en su recurso o incluso en sede judicial esta circunstancia y para ello el RGCir debiera detallar las responsabilidades en estos casos.

El periódico digital “El Confidencial” en su edición de 31.01.2017 informaba que no existe un plazo legal para sustituir las señales, sino que son los propios fabricantes los que establecen su fecha de caducidad, que oscila entre los 7 y los 10 años y que de acuerdo al inventario de señalización vertical de la Red de Carreteras del Estado, proporcionado por la Dirección General de Carreteras, al menos 117.000 de las más de 781.000 señales instaladas a 30 de marzo de 2016 fueron fabricadas hace 10 o más años.

2. **Salvo por causa justificada¹¹⁴², nadie debe instalar, retirar¹¹⁴³, trasladar, ocultar¹¹⁴⁴ o modificar la señalización de una vía sin permiso del titular de la misma¹¹⁴⁵ o, en su caso, de la autoridad encargada de la regulación, ordenación y gestión del tráfico o de la responsable de las instalaciones.**
3. **Se prohíbe modificar el contenido de las señales o colocar sobre ellas¹¹⁴⁶ o en sus inmediaciones placas, carteles, marcas¹¹⁴⁷ u otros objetos que puedan inducir a**

¹¹⁴² Es un término que puede dar lugar a problemas de interpretación. La página StN.de (Stuttgarter Nachrichten -Informaciones sobre Stuttgart) publicó la multa de 400 € impuesta a un jubilado por poner una señal de prohibición de ir a más de 30 km/h, delante de la entrada de la calle donde estaba situada su vivienda. Alegó que su acción estaba justificada porque los vehículos circulaban demasiado aprisa y además producían mucho ruido.

En España si una empresa pone, sin autorización, una marca amarilla en zigzag destinada a la carga y descarga de vehículos delante de su local y es sancionada siempre podría alegar que estaba justificada por la tarea que lleva a cabo. Este artículo prohíbe la instalación de señales antirreglamentarias, pero no se podría calificar en este caso de ese modo si se ajusta al diseño previsto en el RGCir.

¹¹⁴³ La retirada supone la anulación de la señalización y puede ser un delito contemplado en el art. 385 del Código Penal. También sería delito colisionar y derribar una señal en una intersección sin preferencia y darse a la fuga dejando sin señalización el cruce.

¹¹⁴⁴ Artículo 140 RGCir. La ley o el RGCir tendrían que aclarar si es válida una señal tapada, total o parcialmente, por el crecimiento de la vegetación a su alrededor. También precisar la vigencia de las señales de un modelo ya no catalogado (por ejemplo, señal antigua de stop) o de las señales muy deterioradas.

La Guardia Civil de Tráfico, siguiendo instrucciones de la DGT, cuando observe deficiencias en la vía o en la señalización debe ponerlas en conocimiento de su Unidad, para que por conducto reglamentario y con el informe que proceda, al que se adjuntará reportaje fotográfico, sea trasladado al Jefe Provincial de Tráfico, para las acciones que estime oportunas.

¹¹⁴⁵ La publicación digital "huelvacosta.com" publicó el 09.06.2018 que agentes de la Policía Local de Lepe detuvieron a un hombre de 44 años que fue sorprendido en mitad de la carretera cuando cambiaba con pintura una línea continua por una discontinua en una carretera interurbana de la localidad para tener acceso directo a una finca sin infringir la prohibición de atravesar una línea continua.

Algo semejante, publicó el diario digital "Hoy.es" de Extremadura el 01.12.2015, informando que el juzgado de primera instancia e instrucción número 2 de Zafra había condenado al propietario de una finca de Monesterio por modificar la línea continua de una carretera para tener así más fácil el acceso a su propiedad. Los hechos fueron detectados ese año y desembocaron en una investigación de la Guardia Civil que permitió localizar al autor de los hechos, un hombre que fue condenado a pagar una multa de 1.440 euros (6 euros diarios durante ocho meses) y a realizar 14 días de trabajos en beneficio de la comunidad.

Esta conducta puede generar un grave riesgo para la circulación que se castiga en el artículo 385 del Código Penal, donde se contemplan penas que pueden alcanzar los dos años de prisión. En algunas ocasiones es difícil dar con el autor porque son muchas las personas que hacen uso de estos accesos ilegales.

¹¹⁴⁶ No sólo sobre ellas sino que tampoco se deben utilizar árboles o postes de luz, etc.

¹¹⁴⁷ Por ejemplo, pintadas, pegatinas, etc. También podrían entrar en este artículo iniciativas como poner leyendas en pasos de peatones o alterar el diseño de éstos. "El Periódico de Extremadura" en su edición del 08.04.2014 se hace eco de que el ayuntamiento de Badajoz empezó a colocar mensajes en los espacios entre las franjas blancas de los pasos de peatones con el objetivo de llamar la atención de los viandantes y evitar atropellos. En este caso, aunque se plantea la duda de si es una modificación o un refuerzo de la señalización, no debiera permitirse porque otros muchos ayuntamientos podrían cambiar con cualquier pretexto la señalización y las señales siempre deben ser claras y responder a criterios uniformes.

Pero esto no parece tener límites, así el diario "El País" en su edición del 05.08.2018 comenta que el Ayuntamiento de Madrid ahora promueve la inserción de poemas breves en el inicio de los pasos de peatones (aunque muchos no tienen esa categoría porque técnicamente ni son pasos para peatones ni pasos para ciclistas) y eso más allá del placer de la lectura puede distraer a la persona que cruza. También la página "<https://www.lasexta.com>" comenta que el Ayuntamiento de Denia fue denunciado por la el Sindicato de Policías Municipales de España por un paso de peatones pintado con los colores del arcoíris con motivo de la celebración del día del Orgullo LGTBI.

confusión¹¹⁴⁸, reducir su visibilidad o su eficacia¹¹⁴⁹, deslumbrar a los usuarios de la vía o distraer su atención¹¹⁵⁰.

TÍTULO IV

Autorizaciones administrativas¹¹⁵¹

¹¹⁴⁸ No sabemos si estaría incluida en este apartado la colocación de señales a la entrada de algunas poblaciones catalanas donde debajo del cartel de entrada a poblado figura un cartel que indica “República catalana”.

¹¹⁴⁹ Incluso se debían incluir las señales puestas por las propias autoridades, que reducen su eficacia o se prestan a confusión. En algunas localidades hay señales de prohibido estacionar en los días de fútbol y las autoridades no se molestan en poner el horario y el día, con lo que el conductor está obligado a informarse de los días que hay fútbol y de la hora a la que tendrá lugar el encuentro, aunque no le interese este deporte y aunque parezca sorprendente los conductores son sancionados. Además, habría que preguntarse si los aficionados al fútbol tienen más derechos que los que no lo son.

Esa señalización circunstancial, por mercados, eventos deportivos, procesiones... suele estar regulada en la Ordenanza Municipal de Tráfico. Lo que ocurre es que muchas veces esa Ordenanza sólo advierte con 24 horas de antelación. Normalmente el procedimiento es retirar el vehículo hasta una zona próxima y no se debería sancionar a quién lo dejó estacionado. Hay municipios que mediante OM sólo permiten estacionar en el mismo lugar 48 o 72 h y cuando exceden ese plazo, personal municipal les suele poner una octavilla en el parabrisas para avisarlos de que van ser denunciados y, si existe la posibilidad, retirados con la grúa (art. 7c y 105.1.h TRLTSV y 25.4 RGCir).

Distinto es el caso si se estaciona una vez colocada la señalización circunstancial. Las señales para que tengan validez deben ajustarse a lo dispuesto en el Catálogo Oficial de Señales de Circulación, contemplado en el Anexo I del RGCir.

La DGT ha publicado la Instrucción MOV 2024-05, sobre “Ordenación especial de tráfico por razones de seguridad vial en caso de ocupación de la vía por celebración de actividades en vía pública de interés general por su relevancia social y alto valor cultural”.

¹¹⁵⁰ La Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras prohíbe en su artículo 37 que en los tramos interurbanos de las carreteras se coloque en cualquier lugar que sea visible desde la calzada, y en general cualquier anuncio que pueda captar la atención de los conductores que circulan por la misma, aunque no se considera publicidad los carteles informativos autorizados por el Ministerio de Fomento. Esta prohibición no dará en ningún caso derecho a indemnización.

Se echa de menos que no se indique que se debe entender por anuncio. La Ley de Tránsito de Costa Rica da una detallada información en el apartado de definiciones.

El Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras, dispone en su Art. 88.1): “Fuera de los tramos urbanos de las carreteras estatales queda prohibido realizar publicidad en cualquier lugar visible desde la zona de dominio público de la carretera, sin que esta prohibición dé en ningún caso derecho a indemnización”.

Es interesante la STS de 27 de abril de 1998, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección 3ª (P. Menéndez Pérez) en la que se recurrió una sanción impuesta a una sociedad mercantil por una infracción en materia de carreteras, ya que había instalado en un tramo no urbano una valla publicitaria visible desde la zona de dominio público de la carretera. Aunque se reconocieron los hechos, se alegó vulneración del principio de inocencia por no acreditarse que la zona en cuestión, fuese tramo no urbano. No constando en el expediente dicha catalogación, se anuló la sanción.

La prohibición de carteles en las carreteras tuvo su inicio el 22 de octubre de 1965 cuando el presidente norteamericano Lyndon B. Johnson promulgó la “Ley de embellecimiento de carreteras” (Highway Beautification Act). Había hecho un amplio recorrido por carretera por el país en compañía de su esposa y ambos quedaron impresionados al ver la enorme cantidad de carteles publicitarios existentes en todo el recorrido. Esta ley limitó la instalación de carteles en las carreteras interestatales y en sus principales conexiones, a las áreas comerciales e industriales. Además de armonizar los carteles que se instalasen en esas áreas, preveía indemnización para los dueños de los soportes publicitarios que tuvieran que retirarse y estuvieran instalados antes de la aprobación de la ley.

¹¹⁵¹ Este título se encuentra desarrollado en diferentes reglamentos:

- a) Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 818/2009.
- b) Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998.

CAPÍTULO I¹¹⁵²

Autorizaciones en general¹¹⁵³

Artículo 59. Normas generales¹¹⁵⁴.

1. Con objeto de garantizar **la aptitud de los conductores**¹¹⁵⁵ para manejar los vehículos y la idoneidad de éstos para circular con el mínimo de riesgo posible, **la circulación**¹¹⁵⁶ de

c) Reglamento Regulator de las Escuelas Particulares de Conductores, aprobado por Real Decreto 369/2010, por el que se modifica el Reglamento de las Escuelas Particulares de Conductores, aprobado por el Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre.

d) Reglamento de Centros de Reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores, aprobado por Real Decreto 170/2010.

e) Real Decreto Real Decreto 628/2014, de 18 de julio, por el que se regulan las peculiaridades del régimen de autorizaciones para conducir vehículos pertenecientes a las Fuerzas Armadas y a la Guardia Civil.

También debe tenerse en cuenta el Real Decreto 284/2021, de 20 de abril, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera, la Orden de 18 de junio de 1998 por la que se regulan los cursos de formación para conductores de vehículos que transporten mercancías peligrosas y los centros de formación que podrán impartirlos y el art. 25 RGCond.

¹¹⁵² Se echa de menos que en este Capítulo no se mencionen otras autorizaciones tales como la autorización especial para conducir vehículos que transportan mercancías peligrosas.

¹¹⁵³ El permiso de conducción es el documento que demuestra que se posee la autorización para conducir un vehículo. En el idioma alemán se utilizan dos palabras próximas para indicar la diferencia: "die Fahrerlaubnis" que es la autorización administrativa y "der Führerschein" que es el documento que prueba esa autorización, es decir, el permiso de conducción.

¹¹⁵⁴ Una vez más se aprecia un escaso control de calidad en la redacción de la normativa de tráfico. En este artículo habla de "vehículos de motor" y en el artículo 26 del RGV se limita a hablar de "vehículos" al referirse a la documentación de los mismos, con lo que si leemos únicamente el RGV llegaríamos a la conclusión de que los ciclos y los vehículos de tracción animal también deberían llevar la documentación encima.

¹¹⁵⁵ En algunos países, como es el caso de Egipto, el aspirante a conductor tiene que someterse a un test de drogas. Si no lo supera se le prohíbe obtener el permiso de conducción (Enmienda a la ley de tráfico egipcia, de 19.10.2017).

¹¹⁵⁶ Debía figurar: "la circulación y conducción".

vehículos a motor¹¹⁵⁷ y de ciclomotores¹¹⁵⁸ requerirá de la obtención de la correspondiente autorización administrativa¹¹⁵⁹ previa¹¹⁶⁰.

Reglamentariamente¹¹⁶¹ se fijarán los datos¹¹⁶² que han de constar en las autorizaciones de los conductores¹¹⁶³ y de los vehículos¹¹⁶⁴.

La tenencia de la autorización administrativa podrá acreditarse mediante su presentación física o digital¹¹⁶⁵.

¹¹⁵⁷ Desde la entrada en vigor el 01.01.2016 del Reglamento (UE) 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de enero de 2013 relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos, los ciclomotores y los ciclos de motor han pasado a ser considerados vehículos de motor.

¹¹⁵⁸ Es sorprendente que en la Reforma del Reglamento General de Conductores mediante el Real Decreto 971/2020, de 10 de noviembre, no se indique que tipo de permiso es necesario para conducir un **Ciclo de motor**. Es en la Instrucción 2019/S-149 TV-108 donde se indica que para conducir un ciclo de motor hay que estar en posesión de un permiso AM, y una Instrucción no debe contener esa autorización sin un soporte legal o reglamentario.

Debemos acudir a la Directiva Europea 2006/126/CE sobre el permiso de conducción, que fue incorporada al RGCond mediante la Disposición Final Quinta, donde se señala que el permiso de conducción autoriza a conducir vehículos de motor, que son aquellos autopropulsados que circulan por carretera por sus propios medios, excepto aquellos que se desplazan sobre raíles (art. 4.1) y que son ciclomotores (categoría AM) los vehículos de dos o tres ruedas cuya velocidad máxima no sea superior a 45 km/h y supere los 25 km/h (art. 4.2).

Y se debe tener también en cuenta que los Ciclos de motor son también vehículos de motor desde la entrada en vigor el 01.01.2016 del Reglamento UE 168/2013. En ese Reglamento se señala que los Ciclos de motor ponen en marcha el motor de ayuda al pedaleo cuando su conductor logra alcanzar pedaleando la velocidad de 25 km/h y que estos vehículos deben encuadrarse en la Categoría L1e (Ciclomotores) en su división L1e-A (Ciclos de motor).

¹¹⁵⁹ Desde el 26.05.2014 se pueden pagar las tasas, incluidas las de expedición de autorizaciones, con tarjeta bancaria en las jefaturas provinciales de tráfico y a través de Internet. También se puede hacer, en las entidades financieras, el pago en metálico a través del modelo 791.

¹¹⁶⁰ No tiene mucho sentido que diga “previa” en este caso y en algunos otros a lo largo del articulado, ya que todas las autorizaciones administrativas, cuando se exigen a un particular, son previas.

Hoy en día se está extendiendo la que se conoce como “comunicación previa” para muchos asuntos que no necesitan autorización y para que las autoridades comprueben si el contenido de la comunicación se ajusta a la legalidad para así no tener que impugnarla.

¹¹⁶¹ Anexo I del Reglamento General de Conductores para el permiso de conducción y Anexo XIII del Reglamento General de Vehículos para el permiso de circulación y Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos para la Tarjeta de Inspección Técnica de Vehículos. Este Decreto fue modificado por el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.

Sería conveniente que figurase el grupo sanguíneo del titular tras el aporte de un certificado expedido por profesional competente.

También debería constar su voluntad de ser donante de órganos en caso de muerte. Existe la creencia errónea de que muchas de las donaciones provienen de los accidentes de tráfico. Sin embargo, en muchos casos y debido a las lesiones sufridas, los ocupantes de los vehículos se convierten en receptores más que en donantes.

¹¹⁶² Debía indicar que no sólo se fijarán los datos, sino también la forma y el diseño de las autorizaciones.

¹¹⁶³ Permiso de conducción y, en su caso, autorización ADR. Hay autorizaciones como el CAP (certificado de aptitud profesional) que permite la conducción profesional de camiones y autobuses que son expedidas por el órgano competente para el otorgamiento de autorizaciones habilitantes para la realización de transporte público discrecional de viajeros y mercancías por carretera (normalmente la Conserjería de Transportes de la Comunidad Autónoma correspondiente).

¹¹⁶⁴ Permiso de circulación y tarjeta ITV.

¹¹⁶⁵ Ahora se da un impulso digital y se permite que tanto el permiso de conducir como el de circulación se puedan presentar en soporte digital, y con ello se habilita la presentación de ambos documentos a través de la aplicación de móvil “miDGT”, como ya dispusiera la Instrucción de DGT núm. 20 IO-21 / S-150, con el asunto “Validez de datos de los Registros de Conductores e Infractores y de Vehículos con aplicación de móvil “miDGT”, de fecha 16.03.2020.

2. El conductor de un vehículo a motor o ciclomotor¹¹⁶⁶ queda obligado a estar en posesión y llevar consigo¹¹⁶⁷ su permiso o licencia válidos para conducir¹¹⁶⁸, así como

¹¹⁶⁶ El Real Decreto 711/2006, de 9 de junio, suprimió el certificado de características de ciclomotores de dos ruedas y cuadriciclos ligeros y les asignó una tarjeta ITV contemplando un período de transición. Recordemos que desde la entrada en vigor el 01.01.2016 del Reglamento (UE) 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de enero de 2013 relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos, los ciclomotores han pasado a ser considerados vehículos de motor.

¹¹⁶⁷ Debiera decir “consigo o en el vehículo”. La Audiencia Provincial de Girona en Sentencia 137/2021, de 25 de marzo estableció que no se puede afirmar que una persona circula sin permiso si los agentes no han comprobado a través de la base de datos de la DGT que efectivamente no lo tiene.

¹¹⁶⁸ El RGCond aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, establece en su artículo 21 que son válidos para conducir en España, cuando se trate de permisos expedidos en terceros países, los siguientes permisos de conducción:

a) Los nacionales de otros países que estén expedidos de conformidad con el Anexo 9 del Convenio Internacional de Ginebra, de 19 de septiembre de 1949, sobre circulación por carretera, o con el anexo 6 del Convenio Internacional de Viena, de 8 de noviembre de 1968, sobre la circulación vial, o que difieran de dichos modelos únicamente en la adición o supresión de rúbricas no esenciales.

b) Los nacionales de otros países que estén redactados en castellano o vayan acompañados de una traducción oficial. Se entenderá por traducción oficial la realizada por los intérpretes jurados, por los Cónsules de España en el extranjero, por los cónsules en España del país que haya expedido el permiso, o por un organismo o entidad autorizados a tal efecto.

c) Los internacionales expedidos en el extranjero de conformidad con el modelo del anexo 10 del Convenio Internacional de Ginebra, de 19 de septiembre de 1949, sobre circulación por carretera, o de acuerdo con los modelos del anexo E de la Convención Internacional de París, de 24 de abril de 1926, para la circulación de automóviles, o del anexo 7 del Convenio Internacional de Viena, de 8 de noviembre de 1968, sobre circulación por carretera, si se trata de naciones adheridas a estos Convenios que no hayan suscrito o prestado adhesión al de Ginebra.

d) Los reconocidos en particulares convenios internacionales multilaterales y bilaterales en los que España sea parte y en las condiciones que en ellos se indiquen.

La validez de estos permisos sólo se verá condicionada, en base al apartado 2 del citado artículo 21 del Reglamento General de Conductores, a que se cumplan los siguientes requisitos:

a) Que el permiso de conducción se encuentre en vigor.

b) Que su titular tenga la edad requerida en España para la obtención de un permiso español equivalente.

c) Que no haya transcurrido el plazo de seis meses, como máximo, contado desde que su titular adquiera su residencia normal en España, debidamente acreditada de acuerdo con lo dispuesto en la Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social, salvo que, tratándose de los permisos a los que se refiere el párrafo d del apartado anterior, se haya establecido otra norma en el correspondiente convenio. Si su titular no acreditara la residencia normal en España, aquellos permisos solamente serán válidos para conducir en nuestro país, si no han transcurrido más de seis meses desde su entrada en territorio español en situación regular, de acuerdo con lo establecido en la referida Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero.

Para clarificar esto, la Instrucción SANC 2024/3, de 12.02.2024, de la DGT dedicada a la “Procedencia de denuncia e inmovilización por conducción con permisos extranjeros redactados en castellano cuando no existe convenio con el país que expide el permiso de conducción”, establece que los permisos de conducción de terceros países redactados en castellano y sin convenio con España para la realización del canje por el correspondiente español, en base a la normativa citada, serán válidos sin que resulte necesario que los permisos que estén redactados en castellano vengán acompañados de un documento que certifique la equivalencia con las categorías españolas cuando éstas no coincidan con las establecidas en la normativa española. Ha de entenderse que únicamente se debe exigir el cumplimiento de los requisitos estipulados en el apartado 2 del mencionado artículo 21 del Reglamento General de Conductores, para que el permiso sea válido y su titular esté autorizado a conducir en España y por lo tanto no procederá en estos supuestos denuncia por infracción al artículo 59.2 LTSV y artículo 1 del Reglamento General de Conductores si se cumplen los demás requisitos reglamentariamente establecidos.

el permiso de circulación¹¹⁶⁹ del vehículo y la tarjeta de inspección técnica¹¹⁷⁰ y deberá exhibirlos¹¹⁷¹ ante los agentes de la autoridad¹¹⁷² encargados de la vigilancia del tráfico

¹¹⁶⁹ El artículo 2 del RGV dispone que: “la Jefatura Central de Tráfico llevará un Registro de todos los vehículos matriculados, que adoptará para su funcionamiento medios informáticos y en el que figurarán, al menos, los datos que deben ser consignados obligatoriamente en el permiso o licencia de circulación, así como cuantas vicisitudes sufran posteriormente aquéllos o su titularidad”.

El registro tiene carácter puramente administrativo sujeto a régimen jurídico-público. Los datos que figuran en el Registro de Vehículos carecen, pues, de efectos sustantivos civiles. Así lo ha indicado el Tribunal Supremo, entre otras, en la Sentencia de 6 de marzo de 1984 desvinculando el registro del derecho de propiedad.

Al matricular todos los vehículos, se les asigna un código alfanumérico de tres caracteres con el que se identifica su servicio, y este se refleja en el permiso de circulación. El primer carácter del código del permiso de circulación es una letra. La A significa que se trata de un vehículo de servicio público (el titular necesita permiso de la Administración para ejercer la actividad) y la B indica que ofrece un servicio particular. Luego hay hasta 22 números, del 00 al 21, que indican la finalidad: autoescuelas, taxis, transporte escolar, alquiler con y sin conductor, policía, bomberos, vehículos agrícolas, vehículos para ferias, de mercancías perecederas, transporte escolar e incluso acondicionado para funcionar como vivienda.

¹¹⁷⁰ Debiera haber incluido el distintivo V-19 contemplado en el Anexo XI RGV, aunque como en el caso del seguro, es dudoso que se pueda sancionar por no colocarlo en el vehículo ya que es un dato que conoce la Administración y que puede comprobar por la matrícula.

El art. 10.1 del RGV exige que “los vehículos matriculados o puestos en circulación deberán someterse a inspección técnica en una de las Estaciones de Inspección Técnica de Vehículos ...”.

El Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos señala en su artículo 4.1 que “Los vehículos matriculados o que vayan a ser matriculados en España, para poder circular por las vías públicas, deberán someterse a inspección técnica en una estación ITV en los casos y con la periodicidad, requisitos y excepciones que se establecen en este real decreto” con lo cual da a entender que si no circula, es decir, si está estacionado, no está obligado a tener la ITV al día, sin embargo, dado que el estacionamiento en una vía pública o privada de uso público, es una maniobra de la circulación, tuvo que haber circulado para poder estacionar y eso ya implicaría la necesidad de pasar la ITV. Si no pasase la ITV y siguiese estacionado podría incluso, después de los plazos legales previstos una vez notificado, ser tratado como residuo sólido urbano y retirado de la vía.

Sólo estaría exento de someterse a la ITV si estuviese de baja temporal y estacionado en un recinto privado. Por otra parte, en el punto 1 del art. 12 dispone que “Los vehículos que hayan superado favorablemente la inspección técnica periódica, deberán colocar el correspondiente distintivo V-19 conforme a lo previsto en el anexo XI del RGV, que será entregado por la estación de ITV y tendrá la consideración de prueba de inspección”.

Sin embargo, en el punto 2 parece no dar como válida la viñeta V-19 ya que señala que “Los agentes de la autoridad encargados del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas, así como el resto de administraciones con competencia en materia de inspección técnica, **verificarán la vigencia de la inspección técnica periódica de los vehículos** a través de los datos obrantes en el Registro de Vehículos de la Jefatura Central de Tráfico, o alternativamente del informe de inspección o de la tarjeta ITV o certificado de características del vehículo”. Es decir, los agentes deben utilizar otros medios de prueba.

En el caso de que no sea posible comprobar estos datos debido a que se trata de un vehículo extranjero abandonado y las gestiones para conocer a su titular resulten infructuosas, se tramitaría como residuo sólido urbano y se notificará a través del BOE.

El Juzgado de lo Contencioso-Administrativo núm. 33 de Madrid, en Sentencia de 7 de octubre de 2021 que la obligación de pasar la Inspección Técnica de Vehículos tiene carácter general para todos los vehículos matriculados, pero sólo se puede sancionar a los que sin haberla pasado, estén circulando, tal como indica el art. 76.o) TRLTSV: “Son infracciones graves, cuando no sean constitutivas de delito, las conductas tipificadas en esta ley referidas a: **o) Circular con un vehículo** que incumpla las condiciones técnicas reglamentariamente establecidas, salvo que sea calificada como muy grave, así como **las infracciones relativas a las normas que regulan la inspección técnica de vehículos**”.

En Argentina se le retira el permiso y la posibilidad de conducir a aquel conductor que maneje un vehículo sin la ITV al día y no se le devuelve hasta que se haya pasado la inspección. No está exento, cuando no es titular del vehículo, ya que está obligado a comprobar antes de conducir que el vehículo tiene al día la documentación.

¹¹⁷¹ El artículo 27 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, señala: “Las copias auténticas de documentos privados surten únicamente efectos

en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas que se lo soliciten, en los términos que reglamentariamente¹¹⁷³ se determine.

3. En las autorizaciones administrativas de circulación únicamente constará un titular¹¹⁷⁴.

¹¹⁷⁵ (Matriculación).

Artículo 60. Domicilio y Dirección Electrónica Vial (DEV)¹¹⁷⁶.

administrativos. Las copias auténticas realizadas por una Administración Pública tendrán validez en las restantes Administraciones.

A estos efectos, la Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales podrán realizar copias auténticas mediante funcionario habilitado o mediante actuación administrativa automatizada”.

En el caso de las copias de los permisos o licencias de conducción debe constar la diligencia que figura en el anexo de la Instrucción 97/C y 97/S y se debe abonar la tasa correspondiente.

La revista "Tráfico" de la DGT en su edición de enero-febrero de 2003, señala: "Pueden hacer la compulsa y están obligados a ello -tras pagar el importe correspondiente- los fedatarios públicos (notarios, etc.) y las unidades dependientes de la Jefatura Central de Tráfico; y pueden compulsar, pero no están obligados a ello, los ayuntamientos, fuerzas de vigilancia, administración autonómica y resto de órganos de la Administración Pública".

¹¹⁷² *La Guía Codificada de Infracciones de la DGT recoge como infracción del art. 59.2 TRLTSV, el hecho de “Circular con el vehículo reseñado sin llevar consigo el permiso válido para conducir, permiso de circulación y tarjeta de inspección técnica o certificado de características de aquel, no exhibiendo los mismos a solicitud del agente de la autoridad”. (Se denunciará por este único concepto los casos de circulación con un vehículo sin exhibir las autorizaciones de conducción y circulación, dejando de utilizar los previos relativos a los arts. 3.2 RGCond. y 26.1 RGV).*

Por lo tanto, no será constitutivo de infracción si presenta uno sólo de los citados documentos, aunque no muestre el resto. Únicamente se formulará denuncia cuando no presente ninguno de los documentos, haciendo constar en una única denuncia todos los documentos que no exhiba.

La sanción es de 60 € con descuento del 50% por pronto pago, y desconocemos porque se aplica ese importe y a quién se le ocurrió fijarlo. El importe tendría que figurar en el BOE para información general de la ciudadanía y por ello la Guía Codificada de Infracciones de la DGT debiera publicarse en ese boletín para evitar que el gobierno de turno cambie el criterio cuando le parezca sin que los ciudadanos tengan conocimiento ni reciban ninguna explicación. El art. 81 TRLTSV que se ocupa de la graduación de las sanciones sólo se refiere a la posibilidad de incrementarlas en ciertos casos en un 30% pero no de su disminución.

Aunque no está contemplado en el TRLTSV, si es obligatorio llevar encima el DNI ya que permite la identificación de la persona. La Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana, en su artículo 9 establece que todas las personas obligadas a obtener el Documento Nacional de Identidad (mayores de 14 años) lo están también a exhibirlo y permitir la comprobación de las medidas de seguridad cuando fueren requeridas para ello por la autoridad o sus agentes.

Por su parte el art. 6.2 de esta ley dispone que “cuando no fuera posible la identificación (por ejemplo por no llevarlo encima) por cualquier medio, incluida la vía telemática o telefónica, o si la persona se negase a identificarse, los agentes, para impedir la comisión de un delito o al objeto de sancionar una infracción, podrán requerir a quienes no pudieran ser identificados a que les acompañen a las dependencias policiales más próximas en las que se disponga de los medios adecuados para la práctica de esta diligencia, a los solos efectos de su identificación y por el tiempo estrictamente necesario, que en ningún caso podrá superar las seis horas”.

¹¹⁷³ Art. 26 RGV.

¹¹⁷⁴ *Hasta la Ley 18/2009 de reforma de la LTSV, un vehículo podía tener más de un titular.*

Conviene examinar la Instrucción 17/V-127, de 21.12.2017, de la DGT, que se ocupa de la “Declaración responsable en los cambios de titularidad por fallecimiento o fusión, escisión empresarial o aportación no dineraria de ramas de actividad”.

¹¹⁷⁵ *El TRLTSV debía haber hecho una mención a la matriculación. La matriculación está desarrollada en el Título IV del RGV.*

En Italia el “Codice della Strada” obliga a dar parte a la policía de la sustracción, pérdida o deterioro importante, de una placa de matrícula, o de un permiso de conducción en el plazo de 48 horas.

¹¹⁷⁶ *Al igual que un buzón físico, también requiere una llave que puede ser el DNI electrónico u otro tipo de certificado digital. Para facilitar y fomentar el acceso electrónico a la Administración por parte de las personas*

- 1. El titular de un permiso o licencia de conducción¹¹⁷⁷ o del permiso de circulación¹¹⁷⁸ de un vehículo comunicará a los registros del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico su domicilio^{1179 1180}. Éste se utilizará para efectuar las notificaciones respecto de todas las autorizaciones de que disponga. A estos efectos, los ayuntamientos y la Agencia Estatal de Administración Tributaria¹¹⁸¹ podrán comunicar¹¹⁸² al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico los nuevos domicilios¹¹⁸³ de que tengan constancia.**

físicas y jurídicas se publicó la Orden HAP/1637/2012 (derogada) por la que se regula el Registro Electrónico de Apoderamientos. Esta Orden se complementó con la Resolución de 9 de abril de 2015, de la Dirección General de Tráfico, por la que se crea y regula el Registro de apoderamientos, de sucesiones y de representaciones legales de la Jefatura Central de Tráfico (BOE núm. 91, de 16 de abril).

El registro de apoderamientos empezó a funcionar en abril de 2015.

Actualmente está vigente la Orden PCM/1384/2021, de 9 de diciembre (Ministerio de la Presidencia), por la que se regula el Registro Electrónico de apoderamientos en el ámbito de la Administración General del Estado.

Mediante el registro de apoderamientos, los poderdantes o representados podrán, de manera fácil y gratuita, otorgar representaciones a apoderados o representantes sobre los trámites de la Dirección General de Tráfico. Una vez registrada la representación, cualquier representante podrá actuar en nombre de sus representados, tanto en jefaturas de tráfico como en la sede electrónica para los trámites disponibles de manera online, acreditando debidamente su identidad.

¹¹⁷⁷ *Eso implica que la DGT permite a un menor de 15 años, titular de un ciclomotor, pueda comunicar el cambio de su domicilio a efectos de notificaciones de trámites o infracciones de tráfico.*

¹¹⁷⁸ *Vemos que el TRLTSV habla en diferentes artículos de titular de un vehículo y de titular de un permiso de circulación de un vehículo sin aclarar que son sinónimos.*

¹¹⁷⁹ *Notificación telemática por correo electrónico. Las personas jurídicas titulares de vehículos están obligadas a tener una dirección electrónica (DEV-Dirección electrónica vial) para recibir las notificaciones de la DGT con efectos legales. Para las personas físicas será optativo. Interior pretende que este correo vial sirva además para recibir otras comunicaciones, como los avisos e incidencias relacionadas con las autorizaciones para conducir y circular. También se establece el envío de comunicaciones a través del móvil.*

La DGT dejó de enviar notificaciones en papel a las personas jurídicas, es decir, empresas y sociedades a partir del 01.11.2022. Las empresas estaban obligadas a darse, antes de esa fecha, de alta en la DEV para así poder recibir las notificaciones relacionadas con el procedimiento sancionador de tráfico. Para tramitar el alta tuvieron que disponer de un certificado digital en vigor y facilitar, al menos, un correo electrónico y un número de teléfono móvil.

Ahora se asigna de oficio una dirección electrónica vial donde se realizan las notificaciones. En caso de que no se comunique a la DGT un correo electrónico y móvil, no se reciben las notificaciones de las multas de tráfico, pero se consideran notificadas.

Además de la DGT, también se recibirán comunicaciones de otros organismos competentes en materia de tráfico, como pueden ser el Servicio Catalán de Tráfico, o la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, así como de los ayuntamientos que se hayan incorporado al sistema.

Los Ayuntamientos que no estén incorporados al sistema, seguirán enviando el papel las sanciones.

¹¹⁸⁰ *Debiera decir "comunicará y mantendrá actualizado los datos de su domicilio a efectos de notificaciones".*

¹¹⁸¹ *Dado que la Agencia Tributaria cuenta muchas veces con mejor información que la propia DGT sobre el domicilio real de muchos conductores o titulares de vehículo, la ley prevé que se pueda intercambiar información entre ambos organismos e incluso con Ayuntamientos, para poder notificar de forma fehaciente a una persona física o jurídica.*

La Sala de lo Contencioso-administrativo del TSJ de Madrid, dictó la Sentencia 103/2017, de 30 de enero, en la que falla a favor del ciudadano sancionado con una multa de tráfico, estimando el recurso contencioso-administrativo contra la resolución que le apremiaba al pago de dicha multa, indebidamente notificada.

Reprocha el tribunal que la Administración sancionadora no llevara a cabo investigación alguna sobre el domicilio del sancionado y recurriera a la notificación por edictos, tras un único intento de notificación, frustrado por ser desconocido en el domicilio que figuraba en la Dirección General de Tráfico. Era exigible un mayor grado de diligencia en la averiguación del domicilio, simplemente con un cruce de datos con otros órganos de la Administración.

¹¹⁸² *Como se puede ver "no están obligados". Es un trámite que tiene que realizar el titular del vehículo.*

¹¹⁸³ *Debiera señalar el orden de preferencia de los "domicilios" a la hora de notificar para saber si se ha cumplido adecuadamente con lo establecido en este apartado.*

2. En el historial de cada vehículo podrá hacerse constar, además, un domicilio a los únicos efectos de gestión de los tributos relacionados con el mismo¹¹⁸⁴.
3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico **asignará además a todo titular** de un permiso o licencia de conducción o del permiso de circulación de un vehículo, **y con carácter previo a su obtención**¹¹⁸⁵, **una Dirección Electrónica Vial (DEV)**¹¹⁸⁶. Esta dirección se asignará automáticamente¹¹⁸⁷ a todas las autorizaciones de que disponga su titular en los Registros de Vehículos y de Conductores e Infractores del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.
4. **La asignación de la Dirección Electrónica Vial (DEV) se realizará también al arrendatario a largo plazo** que conste en el Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, con carácter previo a su inclusión.
5. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, si el titular de la autorización es una persona física¹¹⁸⁸ **sólo se le asignará una Dirección Electrónica Vial (DEV) cuando lo solicite voluntariamente**¹¹⁸⁹. En este caso, todas las notificaciones se practicarán en la Dirección Electrónica Vial conforme se establece en el [artículo 90](#), sin perjuicio de lo previsto en la normativa sobre acceso electrónico¹¹⁹⁰ de los ciudadanos a los servicios públicos.

¹¹⁸⁴ Se trata de responder a los supuestos en los que el domicilio fiscal del titular, una empresa, está centralizado en una localidad, pero como cuenta con diversas sucursales instaladas en diversos municipios que utilizan vehículos, deben tributar por éstos en los diferentes Ayuntamientos. Por ello **en el Registro de Vehículos constan dos campos para el domicilio**: 1) El domicilio personal del titular, que se arrastra del Registro de Conductores y 2) El domicilio fiscal del vehículo.

¹¹⁸⁵ No parece una redacción muy afortunada, ¿Cómo debe entenderse lo de carácter previo a su obtención? ¿Es que a un alumno de autoescuela por el hecho de estar matriculado ya le asignan una DEV, ya que dice "con carácter previo a su obtención"? y en el caso de los vehículos, ¿viene de fábrica con su DEV?

¹¹⁸⁶ La Dirección Electrónica Vial es un sitio web, un buzón electrónico dentro de la página de la Dirección General de Tráfico que, una vez activado por el ciudadano, permite a las Administraciones sustituir el envío de la notificación postal en formato papel por un documento en formato pdf a ese sitio web, que puede ser descargado o impreso. Sustituye el domicilio físico de notificaciones del procedimiento sancionador por un domicilio electrónico.

Es única para todas las autorizaciones administrativas de que disponga un titular de vehículo o de permiso de conducir. Es decir, una Dirección Electrónica Vial, un DNI o un CIF. De este modo, si una empresa se da de alta en la Dirección Electrónica Vial, todas las notificaciones relacionadas con la flota de vehículos de que disponga se notificarán en esa Dirección Electrónica Vial.

La "llave" electrónica para acceder a ella garantiza que la correspondencia electrónica queda también protegida y solo podrá ser consultada por el destinatario de la misma.

¹¹⁸⁷ Se ha llegado a acuerdos con grandes empresas para la comunicación de la dirección electrónica vial pero no se está asignando, en general, una dirección de forma automática a las personas jurídicas que dan de alta un vehículo.

¹¹⁸⁸ Debiera permitirse la inscripción a cualquier usuario de la vía ya que tanto un peatón, como un ciclista o el conductor de animales pueden cometer infracciones y en ocasiones sólo son detectadas por las cámaras de video instaladas por las autoridades de tráfico. Debieran portar un chaleco reflectante con un número de identificación. De esta forma podrían ser fácilmente notificados.

¹¹⁸⁹ Para poder darse de alta en la DEV debe cumplir los requisitos técnicos de acceso a la DEV y tener instalado previamente un certificado digital en su navegador o bien instalado e insertado el DNI-e en el lector de tarjetas inteligentes de su ordenador.

¹¹⁹⁰ Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (BOE núm. 236, de 2 de octubre).

6. En la Dirección Electrónica Vial¹¹⁹¹ además se practicarán los avisos e incidencias relacionados con las autorizaciones administrativas recogidas en esta ley¹¹⁹².

CAPÍTULO II ¹¹⁹³

¹¹⁹¹ Para evitar que el ciudadano se preocupe por entrar cada día en su Dirección Electrónica Vial para consultar si existen notificaciones pendientes, la DEV cuenta con un sistema de avisos al correo electrónico personal y al teléfono móvil. En estos dos medios se genera un aviso indicando que se debe recoger una notificación en la Dirección Electrónica Vial.

Además de las notificaciones de las infracciones y sanciones, a la Dirección Electrónica Vial se envían avisos referentes a la próxima caducidad del permiso de conducción, de la ITV, del seguro del vehículo, ...

Véanse también las disposiciones adicionales quinta y undécima y la disposición transitoria segunda del TRLTSV.

¹¹⁹² La sentencia de la Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Supremo de 16 de noviembre de 2016 (rec. 2841/2015) deja claro que la notificación electrónica no supone un recorte a la notificación exacta, completa y legal a la que tiene derecho todo ciudadano en relación con un procedimiento sancionador y recuerda que "con carácter general se ha entendido que lo relevante en las notificaciones no es tanto que se cumplan las previsiones legales sobre cómo se llevan a efecto las notificaciones, sino el hecho de que los administrados lleguen a tener conocimiento de ellas o haya podido tener conocimiento del acto notificado".

¹¹⁹³ Tanto las autorizaciones para conducir como las autorizaciones para los vehículos pueden ser objeto de falsificación. En este caso sería un delito, aunque no se consideraría una falsificación de un documento público en el caso de tratarse de una mera fotocopia sin más, con algún dato modificado, pero sin fe pública, de un notario, de la Jefatura de Tráfico, etc.

Una falsedad, en cuanto alteración de la verdad del documento, realizada sobre una fotocopia no autenticada de un documento oficial, público o mercantil, no puede homologarse analógicamente a la falsedad de un documento de la naturaleza que tenga el original, por lo que sólo podrá considerarse como una falsedad en un documento privado (STS. 939/2009 de 18 de setiembre).

En la STS 195/2015 de 16 de marzo el Tribunal concluye: "las fotocopias de documentos son sin duda documentos, en cuanto escritos que reflejan una idea que plasma en el documento oficial. Ahora bien, en cuanto que no son originales, tales documentos carecen de la eficacia que pudiera predicarse exclusivamente de los oficiales. Por lo que, de no estar autenticadas, las fotocopias no pueden erigirse en el objeto típico del delito del art. 390 del Código Penal".

De todas formas, esto es parecido a las decisiones de los tribunales con respecto a la ropa falsificada. El diario ABC señala el 21.09.2011 que la Audiencia Provincial de Valencia absolvió de un delito contra la propiedad industrial con la agravante de reincidencia a un vendedor que ofrecía en su puesto de mercadillo ropa interior femenina falsificada al considerar el tribunal que era «evidente» que se trataba de imitaciones. Es decir, si la falsificación es de calidad, es decir, si la mayoría de las personas se dejarían engañar por el documento, entonces sí es delito, de acuerdo con el art. 392.2 del Código Penal. en relación con el art. 390.1 de ese mismo código:

El particular que cometiere en documento público, oficial o mercantil, alguna de las siguientes falsedades:

- 1º. **Alterando un documento en alguno de sus elementos o requisitos de carácter esencial.** (La fotocopia en color del DNI o Tarjeta de uso vehicular de Personas de Movilidad Reducida, para un uso fraudulento. Por ejemplo, en el caso de ser multado y presentar un documento fotocopiado para lograr que la multa le llegue a otro, esa fotocopia sería considerada falsificación y además supondría el delito de usurpación de estado civil /suplantación de identidad contemplado en el art. 401 C.P., o estacionar e irse de una plaza de estacionamiento reservada para PMR dejando en el parabrisas una tarjeta falsificada).
- 2º. **Simulando un documento en todo o en parte, de manera que induzca a error sobre su autenticidad.** (Incluso manipulando la "marca al agua", o cambiando la foto de la parte posterior del documento original, y/o cambiando el nombre y apellidos del titular, o la fecha de caducidad del documento, etc.).
- 3º. **Suponiendo en un acto la intervención de personas que no la han tenido, o atribuyendo a las que han intervenido en él declaraciones o manifestaciones diferentes de las que hubieran hecho.** (A veces sin conocimiento del verdadero titular del documento.)

La Fiscalía General del Estado, en relación con la "falsificación, sustitución, alteración u omisión de la placa de matrícula de un vehículo a motor", dice lo que sigue (FGE Circular de 19 de febrero de 1997):

1. La placa de matrícula de un vehículo automóvil es documento de carácter oficial, a tenor del art. 26 del CP.
2. La falsificación o la alteración de la placa constituyen delitos de falsedad en documento oficial del art. 390.1.1º) del CP.
3. La sustitución de la placa es delito de falsedad en documento oficial del art. 390.1, en las modalidades falsarias del apartado 1º y 2º del CP.

Artículo 61. Permisos y licencias¹¹⁹⁵ **de conducción**¹¹⁹⁶.

4. La omisión de la placa ha devenido en conducta atípica en el CP; sancionable, en su caso, como infracción administrativa

Las anteriores consideraciones son extensibles a la falsificación de los números de bastidor o de motor que se reputan delito de falsedad en documento oficial.

La Audiencia Provincial de Vizcaya, en Sentencia 90260/2019, de 19 de setiembre, señaló que colocar una matrícula falsa, por ser distinta a la que administrativamente ha sido adjudicada al vehículo colma el tipo de delito de falsedad en documento oficial.

Fue el Supremo quien mantuvo que el delito de falsificación de placas de matrícula se subsume en el art. 392 en relación con el 390.1.1º, porque la matrícula tiene la condición de documento oficial una vez que se fija sobre un vehículo.

Añadió la Audiencia que la matrícula es un documento que contiene una declaración de la autoridad correspondiente respecto de un vehículo al que se encuentra adherida, y que es idónea para probar quién es su propietario. Si se coloca una matrícula distinta a la realmente atribuida por la autoridad administrativa se produce una clara simulación de la realidad que induce a error sobre su autenticidad ya que reviste una apariencia de legalidad que no se corresponde con la realidad.

La Sala de lo Penal del Tribunal Supremo en Sentencia 417/2021, de 14 de mayo, establece que si bien desde el punto de vista administrativo, el informe de la ITV puede considerarse como un certificado, desde el punto de vista penal, la manipulación de esa tarjeta con la pretensión de hacer creer que se ha superado la Inspección Técnica de Vehículos, podría llegar a tener la consideración penal de falsedad en documento oficial en atención al nivel de detalle de la información que aporta y a los efectos trascendentes que le son atribuidos.

La misma Sala en Sentencia 793/2021, de 20 de octubre condenó por delito de falsedad documental al vigilante de una empresa de seguridad que prestaba servicios a la DGT y que ideó un plan para manipular los exámenes teóricos del permiso de conducción, inducido por el titular de una autoescuela (también condenado), mediante el cual, cuando los examinadores abandonaban las dependencias para desayunar, y dejaban las hojas de respuestas en el local de exámenes, modificaba las respuestas de tras haberse puesto de acuerdo con algunos de los examinados (algunos de los cuales fueron absueltos) para que las marcaran con un bolígrafo de tinta borrrable, y así poder obtener la calificación de aptos.

La Voz de Galicia informa el 16.12.2024 que la Guarida Civil abrió diligencias contra dos hombres como presuntos autores de un delito de falsedad documental tras ser interceptados en la autovía A-6 a la altura del punto kilométrico 458, dentro del término municipal de Becerreá (Lugo). El incidente tuvo lugar en octubre, cuando unos agentes detectaron un vehículo de alta gama circulando con matrículas supuestamente falsificadas. Pero no de cualquier manera, sino directamente fabricadas con cartón y pintadas a mano con rotulador. Al ser la falsificación tan burda podría considerarse que no se trata de una falsificación sino que se debería denunciar por carecer de placas de matrícula.

La publicación digital “Confilegal” en fecha 27.06.2024 informa que el TS en sentencia 494/2024 de la Sala de lo Penal, afirma que “el delito de falsedad en documento oficial no es un delito de propia mano. Lo que comporta que la autoría no exige la propia confección del documento, sino el aprovechamiento intencionado de los efectos del documento falsificado. No es preciso que se declare probado que el acusado haya confeccionado por sí mismo el documento ...”.

¹¹⁹⁴ Están regulados en los arts. 61 a 65 y en el Título I del Reglamento General de Conductores.

¹¹⁹⁵ Sorprende que en un tema tan importante como son los permisos y licencias, el TRLTSV le dedique, en la práctica, sólo este artículo.

¹¹⁹⁶ Los nuevos DNI (llamados DNI 3.0) van a permitir en el futuro incluir datos de la tarjeta sanitaria y del permiso de conducción. Empezaron a ser distribuidos en 2015.

Ahora también la aplicación miDGT permite llevar el permiso de conducción en el móvil. El diario digital finlandés www.yle.fi ya informaba, en su edición en inglés de 2.02.2018, que a finales del verano de ese año la Agencia de Seguridad y Transportes pondría en marcha el permiso digital de conducir. Lo hizo mediante una app descargada en el móvil.

1. La conducción¹¹⁹⁷ de vehículos a motor y ciclomotores¹¹⁹⁸ exigirá haber obtenido previamente el preceptivo permiso o licencia de conducción¹¹⁹⁹, dirigido a verificar que el conductor¹²⁰⁰ tenga los requisitos de **capacidad, conocimientos y habilidad**¹²⁰¹ necesarios para la conducción del vehículo, en los términos que se determine reglamentariamente¹²⁰².
2. El permiso y la licencia de conducción podrán tener vigencia limitada en el tiempo¹²⁰³, cuyos plazos podrán ser revisados en los términos que reglamentariamente¹²⁰⁴ se determine¹²⁰⁵.

¹¹⁹⁷ En este apartado se repite tres veces el término “conducción”. Una de las veces debiera sustituirse por “el manejo” o “el guiado” o bien “guiar” o “manejar”, para evitar un exceso de repeticiones.

¹¹⁹⁸ Recordemos que desde la entrada en vigor el 01.01.2016 del Reglamento (UE) 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de enero relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos, los ciclomotores han pasado a ser considerados vehículos de motor.

¹¹⁹⁹ Art. 1 del RGCond. Es decir, el alumno al no haber obtenido todavía el permiso, no conduce el vehículo, siendo responsable de la conducción el profesor que lo acompaña. Por ello sería mejor definir al aspirante como “conductor aprendiz bajo la guía y responsabilidad de un profesor de formación vial”, ya que de esa forma se reconocería al aprendiz como conductor, aunque exento de responsabilidad, y sería más comprensible el aprendizaje de la conducción en vías abiertas de los aspirantes a conducir vehículos de la clase A, en los que el profesor no está a cargo del doble mando.

¹²⁰⁰ Debiera decir: “el aspirante a conductor supere los requisitos” ya que si es conductor quiere decir que ya los ha superado.

¹²⁰¹ Falta añadir la palabra “edad”. Sería interesante que aclarase que los menores de edad no necesitan permiso de los progenitores para obtener una licencia o permiso.

En Argentina se exige en el caso del permiso D que el aspirante a este permiso carezca de antecedentes penales.

¹²⁰² El artículo 1 del Reglamento General de Conductores indica que en el mismo están contenidas todas las pruebas necesarias para obtener un permiso o licencia de conducción.

La DGT ha editado una “Guía para la mejora de la accesibilidad al permiso de conducción para las personas con dificultades específicas de aprendizaje” y en ella se ocupa de los trastornos neurológicos que pueden afectar al aprendizaje: dislexia, disortografía, dispraxia o trastorno de la coordinación del desarrollo, discalculia y trastorno por déficit de atención con o sin hiperactividad (TDAH).

¹²⁰³ No se entiende muy bien porque dice “podrán tener” en lugar de “tendrán”, ya que da a entender que algunos permisos o licencias podrían ser indefinidos. En algunos lugares como es el caso de California adoptan la ingeniosa medida de hacer caducar, una vez transcurrido el período de validez, el permiso con la fecha de cumpleaños, para facilitar que los conductores recuerden cuando deben renovar el permiso.

Es curioso como señala “en el tiempo” lo que significaría “plazos de vigencia” y no indica “por motivos de edad” con lo que una persona siempre podría conducir si el centro psicotécnico o, en su caso, un tribunal médico no ve inconvenientes para que pueda hacerlo.

De hecho, ni el TRLTSV ni el Reglamento de Conductores, en su art. 12, establecen una edad límite para poder conducir un determinado tipo de vehículo.

¹²⁰⁴ Art. 12 del RGCond. Vemos que no sólo reglamentariamente se puede aumentar el período de vigencia, sino que también se podría reducir en determinados casos.

¹²⁰⁵ El art. 12.6 del RGCond establece que “... la vigencia de los permisos y las licencias de conducción estará subordinada a que su titular mantenga los requisitos exigidos para su otorgamiento” y debiera indicar un plazo para someterse a una revisión extraordinaria en caso de modificación de su estado psicofísico. Por ejemplo, el Código de Circulación marroquí, es mucho más detallado que el nuestro y obliga a los conductores a acudir a un médico en un plazo de treinta días si se ve afectado por ciertas enfermedades o incapacidades y el médico tiene un plazo máximo de 30 días para informar a las autoridades de tráfico del resultado, en una copia del certificado médico, de la exploración y asimismo también está obligado a hacerlo el afectado. Igualmente deben acudir a revisión médica todos los titulares de un permiso o licencia que hayan sido condenados por homicidio involuntario. Debiera indicarse que el conductor es el que tiene la obligación de someterse a las revisiones oportunas en caso de que sea consciente de que sus condiciones psicofísicas han variado.

Aunque algunas retiradas son a solicitud de familiares, después de escuchar al afectado, la mayoría son propuestas por los agentes de tráfico, especialmente de la Guardia Civil. Cuando los agentes observan que un turismo circula demasiado despacio, que tarda en detenerse cuando le dan el alto, que el conductor, por ejemplo, no los oye bien cuando le hablan, o que casi no logra bajarse del turismo por problemas de movilidad o que incluso no sabe volver a su domicilio, valoran si esa persona está o no en condiciones óptimas para seguir

3. Su vigencia estará también condicionada a que su titular no haya perdido el crédito de puntos asignado¹²⁰⁶.

¹²⁰⁷ (Conducir sin permiso o licencia).

conduciendo". Cuando concluyen que no lo está, los agentes formalizan una propuesta de pérdida de vigencia de la autorización administrativa para conducir. Lo que hacen los agentes es describir los hechos que observaron en la conducción y su valoración personal tras mantener una conversación con el conductor. Los agentes detallan si el conductor les manifiesta que toma medicamentos, si observan alguna limitación física u otro tipo de trastorno, y además hacen una valoración de sus destrezas. Esta recopilación de datos –que a nivel interno se denomina PRE (Propuesta de Reconocimiento Extraordinario)– se traslada a la jefatura provincial de la DGT. El jefe o jefa provincial de Tráfico tiene la potestad de solicitar que se revisen las condiciones psicofísicas de ese conductor y este reconocimiento ya no se hace en un centro privado, sino en el Servicio Autonómico de Salud. Posteriormente, es el Jefe o Jefa de Tráfico quien valora los resultados. Todo este procedimiento está detallado en el art. 36 RGCond que se ocupa del procedimiento para la declaración de pérdida de vigencia por la desaparición de alguno de los requisitos exigidos para su otorgamiento.

El Real Decreto 170/2010 por el que se aprueba el Reglamento de centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores establece en su Anexo III, referido a la historia clínica, que “El interesado declara no haber desfigurado la verdad ni ocultado la existencia de enfermedad o defecto en el reconocimiento psicofísico al ha sido sometido”.

¹²⁰⁶ Hay otras causas de pérdida de vigencia que no figuran en esta Ley. Así el art. 47 C.P. señala que “cuando la pena impuesta lo fuere por un tiempo superior a dos años comportará la pérdida de vigencia del permiso o licencia que habilite para la conducción”.

Ante la duda de si se puede otorgar categoría de sanción a la retirada de puntos, la STS de 4 de junio de 2009 (recurso núm. 25/2006) no deja lugar a dudas. Según explica, «aunque la Abogacía del Estado se expresa en este punto con alguna indefinición, y pese a que la pérdida de puntos no aparece incluida en el catálogo de sanciones del art. 67 LTSV... es indudable que la pérdida de puntos es una medida que tiene carácter materialmente sancionador. El que el descuento de los puntos no se haga efectivo sino cuando la sanción (multa) es firme no viene sino a confirmar la naturaleza sancionadora de la pérdida de puntos pues es también después de la firmeza cuando se produce la anotación de la sanción en el Registro de Conductores e Infractores».

¹²⁰⁷ El art.1 RGCond exige para conducir un vehículo la obtención previa de un permiso o licencia y en su art. 15.1 dispone que «los permisos de conducción expedidos en cualquier Estado miembro de la Unión Europea o en Estados Parte del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo con arreglo a la normativa comunitaria mantendrán su validez en España, en las condiciones en que hubieran sido expedidos en su lugar de origen, con la salvedad de que la edad requerida para la conducción corresponderá a la exigida para obtener el permiso español equivalente».

Por otra parte, el artículo 21 del mismo reglamento relaciona los permisos de conducción que son válidos en España, indicando que “si su titular no acreditara la residencia normal en España, aquellos permisos solamente serán válidos para conducir en nuestro país si no han transcurrido más de seis meses des de su entrada en territorio español en situación regular”.

Los agentes se pueden encontrar con un permiso extranjero, no expedido en un país de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo, que no ha sido convenientemente homologado.

El artículo 384.2 del Código Penal castiga con la pena de prisión de tres a seis meses, o con la multa de doce a veinticuatro meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, “al que realizare la conducción tras haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial y al que condujere un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido **nunca** permiso o licencia de conducción”. La STS 369/2017, de 22 de mayo, señala que este delito se comete por el propio riesgo generado para la circulación vial, al carecer el acusado de las comprobaciones oportunas sobre su idoneidad física y su aptitud mental, así como sobre los conocimientos técnico-prácticos que le habiliten para llevar a cabo tal conducción.

El fundamento cuarto de la STS 143/2023, de 19 de enero recuerda que la jurisprudencia consolidada de la Sala Segunda de ese Tribunal ha mantenido, entre otras en las SSTS 472/2015, de 9 de julio; 335/2016, de 21 de abril; 583/2020, de 5 de noviembre; y 593/2020, de 11 de noviembre “que la tipicidad del último inciso del art. 384.2 - conducir sin haber obtenido nunca el permiso o licencia- **exige que el autor jamás haya obtenido permiso de conducir. Por eso ha de expulsarse del radio de acción del precepto a quien posee permiso extranjero; tanto aquellos correspondientes a otros países de la Unión Europea, pero que no alcanzan validez en España (art. 24 del Reglamento General de Conductores), como permisos de países no comunitarios (art. 30) o un permiso internacional**”.

Esta tesis la sustenta en base a tres argumentos:

a) Un argumento gramatical.

¹²⁰⁸ (Conducir sin hacer el curso de sensibilización una vez cumplida la pena).

¹²⁰⁹ (Validez de los permisos y licencias).

¹²¹⁰ (Grupo sanguíneo y donación de órganos).

Artículo 62. Centros de formación¹²¹¹ y reconocimiento de conductores.

1. La enseñanza de los conocimientos y técnica necesarios para la conducción¹²¹², así como el posterior perfeccionamiento y renovación de conocimientos¹²¹³ se ejercerán

“el art. 384 CP habla de la obtención, no de la validez en nuestro derecho, del permiso con el que se conduce. No se distingue si el permiso o licencia se ha obtenido dentro o fuera del territorio nacional. La expresión «nunca» es concluyente”

b) El examen de la tramitación parlamentaria refuerza esta interpretación.

“La redacción final del nuevo tipo penal tiene su origen en una enmienda en la que expresamente se aludía a no «haber obtenido nunca un permiso o licencia de conducción, expedido por autoridad pública de cualquier país».

c) Una interpretación teleológica abunda en esa exégesis.

“El tipo obedece a la idea de preservar el bien jurídico protegido, la seguridad vial, frente a todos aquellos que se aventuran a pilotar un vehículo de motor sin haber obtenido un permiso, precisamente por el plus de peligrosidad que entraña para el resto de los usuarios de las vías públicas la conducción de vehículos por quienes no hayan acreditado una mínima aptitud para su manejo. Se protege, así pues, no tanto el control por parte de la Administración Española de las habilitaciones para conducir, como el bien jurídico «seguridad vial» que sólo se puede presumir puesto en peligro cuando quien maneja el vehículo de motor no ha demostrado nunca las capacidades mínimas para realizar tal actividad. Que haya quedado habilitado en otro país cuando tal habilitación es susceptible de ser reconocida por el Estado Español hace decaer la presunción legal de peligro.” Por tanto (fundamento quinto), conducir un vehículo a motor con una licencia de conducción no homologada en España o caducada constituye una infracción administrativa grave, pero no un delito contra la seguridad del tráfico del artículo 384.2 del CP.

Debemos tener en cuenta que conducir sin permiso o licencia puede invalidar muchas pólizas de seguros. Por ello, la aseguradora puede negarse a pagar los daños, el conductor podría verse obligado a devolver lo que el seguro haya abonado a terceros y si finalmente el seguro se hace cargo, lo hará soloamente por los mínimos legales, y después puede reclamar judicialmente.

En el caso de los pasajeros, peatones y terceros, si resultan heridos tienen derecho a una indemnización, igual que en otros accidentes de circulación, ya que se da prioridad a la protección del perjudicado, salvo que se demuestre connivencia o responsabilidad directa.

¹²⁰⁸ *Dado que se considera infracción muy grave conducir sin haber hecho este curso en las condenas de privación del derecho a conducir superiores a 2 años y grave en las que son menores de ese período, debiera reflejarse con más claridad que los apartados II) del art. 76 (infracciones graves) y I) del art. 77 (infracciones muy graves) son de aplicación a este artículo.*

¹²⁰⁹ *Debiera haberse ocupado de la validez de los permisos y licencias ya que el Reglamento General de Conductores de 2009 privilegia a los permisos B obtenidos con anterioridad (disposición transitoria quinta) al permitirles conducir vehículos especiales independientemente de su masa y a las licencias obtenidas con anterioridad al RGCir de 1997, al autorizar, de acuerdo con la disposición transitoria primera, que con una licencia de ciclomotores obtenida entonces se pueda conducir un vehículo de movilidad reducida o un tractor de prácticamente cualquier tamaño y con las obtenidas después de la aprobación del Reglamento 772/1997, ya no se puede. Con lo que en el Registro de Conductores e Infractores debiera haber un apartado que indicase el tipo de vehículos que se puede conducir con cada permiso o licencia. En la actualidad los agentes de tráfico deben no sólo comprobar la vigencia del permiso o licencia sino la fecha de expedición ya que en función de ésta se pueden conducir o no ciertos vehículos.*

¹²¹⁰ *En los permisos y licencias debiera figurar el grupo sanguíneo y también debía poder incluir la voluntad de donar los órganos en caso de accidente mortal. O debiera figurar al menos en el RGCond.*

¹²¹¹ *No sólo debemos tener en cuenta las Escuelas Particulares de Conductores, sino también los Centros de formación de conductores que transportan mercancías peligrosas.*

¹²¹² *En algunos países, como es el caso de Alemania, se exige que los alumnos efectúen, al menos, las siguientes prácticas: 5 horas de circulación en carretera, 4 en autopista y 3 en horas nocturnas.*

¹²¹³ *Se refiere a que una persona si deja de conducir mucho tiempo y desea practicar en vías abiertas o si desea ponerse al día en normativa, puede acudir a una autoescuela, o, si procede, a una escuela policial o militar, no permitiéndose otro tipo de centros. Si circulase practicando en un vehículo de la autoescuela, éste no podría llevar*

por centros de formación¹²¹⁴, que podrán constituir secciones o sucursales con la misma titularidad y denominación.

Los centros de formación requerirán autorización previa, que tendrá validez en todo el territorio español en el caso de que se establezcan secciones o sucursales.

- 2. A los fines de garantizar¹²¹⁵** la seguridad vial, se regularán reglamentariamente los elementos personales y materiales mínimos¹²¹⁶ para la formación¹²¹⁷ y el reconocimiento de conductores¹²¹⁸ siguiendo lo establecido en la normativa sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio¹²¹⁹

la señal V-14 ya que el Reglamento General de Vehículos indica que “que será únicamente visible cuando el vehículo circule en función de la enseñanza de las pruebas de aptitud”. Tampoco debería inscribirse en el Libro Registro de la autoescuela ya que éste está destinado a alumnos que aspiran a un permiso o licencia. Según el Anexo I de esta Ley, “en vehículos que circulen en función de aprendizaje de la conducción, es conductor la persona que está a cargo de los mandos adicionales”. Aquí no sería de aplicación ya que el alumno que se recicla no está aprendiendo a conducir por lo que el conductor legal sería la persona que trata de poner al día sus habilidades en la conducción, lo cual es algo sorprendente ya que si se recicla es porque no se siente segura para conducir sola y debiera mantenerse en estos casos que el conductor legal seguiría siendo el profesor.

En estos casos, en los que la persona tiene ya el permiso y desea actualizar sus habilidades en la conducción, el vehículo de autoescuela no puede llevar la señal V-14 ya que su utilización sólo está permitida cuando el vehículo circula en función del aprendizaje de la conducción o de las pruebas de aptitud y en este caso la persona que conduce no está propiamente “aprendiendo” sino “repasando” o “actualizando” sus conocimientos y habilidades. También se aplica a los conductores de mercancías peligrosas que están obligados a renovar, si no quieren perderla, la autorización especial ADR.

¹²¹⁴ *Estaría más correcto si añadiese “de conductores”. Pueden ser tanto oficiales como privados. Los oficiales son las Escuelas oficiales de policía, guardia civil y ejército. Su regulación figura en la Orden INT/1518/2021, de 28 de diciembre, por la que se determinan las escuelas facultadas para impartir la formación y especialización, y el órgano competente para expedir los permisos de conducción de vehículos policiales de la Dirección General de la Policía, la autorización para su conducción por personal ajeno a la Policía Nacional y la autorización especial para conducirlos cuando transporten mercancías peligrosas y en la Orden DEF/601/2015, de 6 de abril, por la que se desarrolla el Real Decreto 628/2014, de 18 de julio, por el que se regulan las peculiaridades del régimen de autorizaciones para conducir vehículos pertenecientes a las Fuerzas Armadas y a la Guardia Civil.*

¹²¹⁵ *Es imposible que se pueda “garantizar” la seguridad vial. Sería mucho mejor que dijera “a fin de mejorar o fomentar la seguridad vial” o “para luchar contra la inseguridad vial”.*

¹²¹⁶ *Tendría que decir “de los centros de formación y de reconocimiento de conductores”. También se ha regulado mediante la Instrucción 14/C-116 de la DGT, de 18.07.2014, el equipamiento mínimo que deben usar los aspirantes al permiso de conducción de motocicletas.*

¹²¹⁷ *Las escuelas particulares de conductores (autoescuelas) están reguladas por el Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre (BOE núm. 258, de 28/10/2003).*

Los centros de formación para conductores que transportan mercancías peligrosas están regulados en la Orden INT de 18 de junio de 1998 (BOE núm. 155, de 30.06.1998).

También debemos tener en cuenta el Real Decreto 284/2021, de 20 de abril, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera.

Tampoco debemos olvidarnos que existen circuitos de karts, muchos de ellos de carácter público, donde se realizan cursillos de conducción para menores, tanto teóricos como prácticos.

También se enseñan conocimientos viales en los colegios y, además, algunas entidades dan cursos de conducción segura y estos artículos no serían de aplicación.

¹²¹⁸ *Real Decreto 170/2010, de 19 de febrero, (BOE núm. 54, de 3 de marzo) por el que se aprueba el Reglamento de centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores.*

¹²¹⁹ *Ley 17/2009, de 23 de noviembre, (BOE núm. 283, de 24 de noviembre) sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.*

En particular, reglamentariamente¹²²⁰ se regulará el régimen docente y de funcionamiento de los centros de formación¹²²¹. **La titulación y acreditación de los profesores¹²²² y directores¹²²³ se basará en pruebas objetivas que valorarán los conocimientos, la aptitud pedagógica y la experiencia práctica.** Las pruebas se convocarán periódicamente¹²²⁴.

3. Se podrá autorizar la enseñanza no profesional¹²²⁵ en los términos que reglamentariamente se determine.

¹²²⁰ Real Decreto 1295/2003 por el que se aprueba el Reglamento de Escuelas Particulares de Conductores.

¹²²¹ Las Instrucciones 14/C-113 y 14/S-132, de 06.03.2014, de la DGT, se ocupan del Protocolo de actuación de Inspección y Control de las Escuelas Particulares de Conductores.

¹²²² En la Resolución de 22 de diciembre de 2016, de la Dirección General de Tráfico, por la que se convoca curso para obtener certificado de aptitud de Profesor de Formación Vial, figuran las pruebas: a) prueba previa de selección: un test de teórica de 30 preguntas que se deben contestar en 30 minutos y una prueba práctica de circulación de al menos 25 minutos (de esta última están exentos quienes posean un permiso C1 o superior). Los que hayan superado estas pruebas deben realizar b) un curso teórico-práctico, que consta de 2 fases: una de enseñanza a distancia con examen en la provincia de residencia del solicitante y otro de formación presencial (con evaluaciones durante el curso) en algunas provincias. Ambas de carácter eliminatorio.

¹²²³ Esto no es así. Así en la Resolución de 26 de diciembre de 2017, de la Dirección General de Tráfico, por la que se convoca prueba selectiva para obtener el certificado de aptitud de Director de Escuelas de Conductores no contemplan ninguna prueba objetiva que valore la experiencia práctica ya que se trata simplemente de un test de conocimientos de 40 preguntas que se debe completar en un plazo de 40 minutos.

¹²²⁴ Decir “periódicamente” y no señalar el intervalo entre convocatorias no aclara nada. Sería mejor que dijese “con periodicidad anual” o semejante, o aún mejor “se convocarán de acuerdo con las necesidades de formación que vayan surgiendo”.

¹²²⁵ La redacción no es muy apropiada ya que está regulada en la actualidad y sigue existiendo la licencia de aprendizaje para la obtención del permiso B, contenida en la Orden de 29 de julio de 1981 (BOE núm. 186, de 5 de agosto). Seguramente se refiere a la conducción acompañada, tal como funciona, por ejemplo, en Francia y que todavía no ha sido implementada en España. En la Orden citada, la remisión a las condiciones del Código de la Circulación, deben entenderse hechas al Reglamento General de Conductores, en concreto a sus art. 59 a 62, relativos a los vehículos a utilizar en las pruebas de conocimientos, aptitudes y comportamientos.

El art. 3 de la Orden señala que el acompañante deberá reunir los requisitos siguientes:

a) estar ligado con el solicitante con vínculo de parentesco de consanguinidad o afinidad, o mediante relación de amistad o buena vecindad, debiendo tener su actividad carácter gratuito
b) ser titular de permiso de conducción de la clase “b” ordinario, con más de cinco años de antigüedad
c) no haber sido condenado por hechos de tráfico, ni sancionado por infracción al artículo 275 del código de la circulación ni a los citados en el 289 del mismo texto reglamentario, en los últimos cinco años de vigencia de su permiso

d) no haber sido autorizado para actuar como acompañante de ningún otro aprendiz durante los doce meses anteriores

e) no haber obtenido el certificado de aptitud de profesor de escuelas particulares de conductores, salvo que la enseñanza a impartir por este sistema lo sea para cónyuges, hijos, padres o hermanos del acompañante

ii. durante el aprendizaje, el acompañante será considerado, a todos los efectos, conductor del automóvil con el que se realice aquel, y deberá:

a) estar a cargo del doble mando.

b) vigilar permanentemente la actuación del aprendiz para que esta sea conforme a las normas de circulación establecidas en el código de la circulación y en la presente Orden.

Sin embargo, es extraño que esté vigente porque en su preámbulo señala: “Aun cuando el artículo 275 del Código de la Circulación, según la redacción que le dio el Real Decreto 1467/1981, de 8 de mayo, establece los requisitos básicos a los que ha de ajustarse el aprendizaje de la conducción, es evidente la necesidad de una norma que, a la vez que concrete aquellos requisitos, fije las limitaciones a que ha de someterse tal actividad y establezca el procedimiento que ha de seguirse para obtener la autorización para ejercerla, concretada en la licencia de aprendizaje. Por ello, a propuesta de la Dirección General de Tráfico y previo cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 130 de la Ley de Procedimiento Administrativo, haciendo uso de la facultad concedida a este Ministerio por el apartado 1 del artículo 275 del Código de la Circulación, dispongo: (...)”. Y debemos tener en cuenta que tanto la Ley de Procedimiento Administrativo de 1958 como el Código de la Circulación de 1934 están derogados.

4. La constatación de las aptitudes psicofísicas de los conductores¹²²⁶ se ejercerá por centros¹²²⁷, que necesitarán autorización previa¹²²⁸ de la autoridad competente¹²²⁹ para desarrollar su actividad¹²³⁰.

En muchos países se puede obtener el permiso B con menos de 18 años y en esos casos el responsable civil en caso de un accidente de tráfico suele ser la persona que firmó la autorización para obtener el permiso.

También el cofirmante de la solicitud de permiso que suele ser uno de sus progenitores o el tutor legal pueden cancelar el permiso del menor dirigiendo un escrito a la autoridad de tráfico.

El Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores, establece en su art. 41, dedicado a la enseñanza de la conducción:

“1. El aprendizaje de la conducción se realizará en escuelas de conductores autorizadas conforme a la normativa vigente.

2. En ningún caso (una redacción absurda porque los siguientes apartados rompen con esta afirmación) podrá ser admitido a las pruebas de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general necesarias para obtener el permiso de conducción quien no haya realizado su formación de acuerdo con lo previsto en el apartado anterior, salvo que haya sido titular de un permiso de categoría equivalente o superior.

3. Se exceptúa de lo dispuesto en los apartados anteriores al personal examinador encargado de calificar las pruebas de control de aptitudes y comportamientos para la obtención de permisos y licencias de conducción, de acuerdo con lo establecido en el anexo VIII.

4. Asimismo, se podrá realizar el aprendizaje en la conducción mediante la obtención de una licencia de aprendizaje en los términos que se establezcan mediante Orden del Ministro del Interior.

La licencia de aprendizaje podrá otorgarse por una sola vez, siempre que el solicitante designe a la persona que habrá de acompañarle durante el aprendizaje y que estará, en su caso, a cargo del doble mando del vehículo.

5. Asimismo, se exceptúa de lo dispuesto en los apartados 1 y 2 a los alumnos que, cursando el título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible, hayan superado el módulo de Técnicas de conducción impartido por un profesor especialista que cumpla los requisitos del artículo 48.bis del Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de escuelas particulares de conductores, en el marco de una formación profesional reglada.

Estos alumnos, superado el módulo de Técnicas de conducción, podrán presentarse a examen con el profesor que les haya impartido el citado módulo, quien les podrá acompañar durante las pruebas prácticas, responsabilizándose en la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico, del doble mando del vehículo y de la seguridad de la circulación”.

¹²²⁶ *La redacción debiera decir “la constatación inicial, las periódicas y las extraordinarias”, ya que la constatación de las condiciones psicofísicas de un conductor también la pueden hacer los agentes de tráfico tal como ocurre, por ejemplo, cuando comprueban su nivel de alcoholemia después de un accidente.*

¹²²⁷ *Aquí, y no en el siguiente párrafo, debería figurar “centros de reconocimiento de conductores” y en el siguiente párrafo bastaría con poner “estos centros”.*

¹²²⁸ *No sólo de la Dirección General de Tráfico sino también de la Autoridad Sanitaria de la Comunidad Autónoma ya que previamente tienen que darse de alta como centros sanitarios.*

¹²²⁹ *Debería decir “autoridades competentes”, ya que la autorización inicial como centro médico corresponde a la Conserjería de la Comunidad Autónoma y luego a la Jefatura de Tráfico como centro de reconocimiento de conductores.*

¹²³⁰ *Además, de los Centros privados de reconocimiento de conductores nos encontramos con centros pertenecientes a las autoridades sanitarias de las distintas Comunidades Autónomas. Cuando un conductor no está de acuerdo con un informe emitido por un Centro de Reconocimiento de Conductores puede solicitar ser examinado por un tribunal médico de la Comunidad Autónoma. También si la Jefatura Provincial de Tráfico tiene conocimiento de la presunta desaparición de las aptitudes psicofísicas de un conductor, puede, de acuerdo con el artículo 36 del Reglamento General de Conductores iniciar un procedimiento para la declaración de pérdida de vigencia de la autorización administrativa para conducir. Si se acordase la pérdida de vigencia el conductor tendría que someterse, entre otras, a pruebas de aptitud psicofísica ante los servicios sanitarios de la Comunidad Autónoma para poder recuperar el permiso o licencia.*

Se regulará reglamentariamente¹²³¹ el funcionamiento de los centros de reconocimiento de conductores¹²³², así como sus medios personales y materiales mínimos¹²³³.

Artículo 63. Asignación de puntos¹²³⁴.

1. Al titular de un permiso o licencia de conducción se le asignará un crédito inicial de doce puntos¹²³⁵.
2. Excepcionalmente¹²³⁶ se asignará un crédito inicial de **ocho puntos** en los siguientes casos:
 - a) **Titular de un permiso o licencia de conducción con una antigüedad no superior a tres años**, salvo que ya fuera titular de otro permiso de conducción con aquella antigüedad¹²³⁷.

¹²³¹ Están regulados en el Real Decreto 170/2010, de 19 de febrero (BOE núm. 54, de 3 de marzo). Su art. 24 se ocupa del Registro de estos centros señalando que son para conductores de vehículos a motor y que se trata de los mencionados en el art. 5h) de la Ley de Tráfico.

¹²³² Es imprescindible que los centros de reconocimiento puedan acceder a la historia clínica de los conductores. Hoy en día éstos se limitan a firmar un formulario donde se comprometen a decir la verdad, pero la realidad muestra que se oculta numerosa información a los facultativos y éstos, aunque actúen con profesionalidad, en el sistema de reconocimiento actual, no son capaces de detectar lo que no se les dice.

¹²³³ El Real Decreto 170/2010 no impide la existencia de Centros de Reconocimiento Móviles. El artículo 9.2) exige que “esté debidamente identificado mediante un rótulo situado en un lugar visible desde el exterior, en el que deberán constar, al menos, su denominación y en todo caso su número de registro”. y el artículo 12.1) indica que “El horario de funcionamiento del centro de reconocimiento como centro de reconocimiento destinado a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores deberá figurar expuesto al público en un lugar fácilmente accesible y visible desde el exterior”. Si es una unidad móvil debe comunicar previamente a la JPT dónde se va a desplazar y con qué horario para que la Jefatura, si lo estima oportuno, pueda inspeccionarla.

¹²³⁴ Debíó haberse publicado un capítulo dedicado al permiso por puntos. Ahora hay datos que figuran duplicados en los artículos 63, 64 y 65 dedicados al permiso por puntos, y en el Anexo III que también se ocupa de este tema. Es un sistema de recompensa-castigo, en el sentido de que cada infracción de cierta gravedad conlleva la pérdida de una parte de la puntuación inicial (castigo), pero dicha pérdida puede subsanarse asistiendo a cursos de recuperación (recompensa). Es el propio legislador el que no quiere que la comisión reiterada de infracciones vaya seguida de la pérdida total de puntos, salvo en el caso de infracciones de considerable gravedad, pues de lo contrario no habría previsto la posibilidad de recuperarlos.

En el Reino Unido, en el caso de la conducción bajo los efectos del alcohol, la sanción que excede de 12 meses de inhabilitación para conducir se reduce si se completa un curso en un plazo determinado. Por lo general, se reduce en una cuarta parte. El afectado tiene que informar al juez de su deseo de hacer el curso y de la fecha y no se puede volver atrás.

La organización británica “Road Peace” estima que un uso mucho mayor de las prohibiciones de conducir, incluidas las de corta duración y las inmediatas, aportaría mayores beneficios. La conducción debería tratarse como una actividad que requiere una autorización que puede retirarse, en lugar de un derecho concedido de por vida.

¹²³⁵ Este párrafo debíó ser suprimido en el Texto Refundido, ya que fue pensado, para ser aplicado transitoriamente, al inicio de la aplicación de la Ley 17/2005 del permiso por puntos para otorgarle a todos los conductores 12 puntos (a la inmensa mayoría), excepto a los que tuvieran menos de 3 años de antigüedad en el permiso. Por ello tendría que suprimirse ese párrafo y la palabra “excepcionalmente” del 2º párrafo y este último debiera empezar así: “Se asignará un crédito inicial de 8 puntos a los conductores noveles y a los titulares de un permiso o licencia de conducción que, tras perder su asignación total de puntos haya obtenido nuevamente el permiso o la licencia de conducción”.

¹²³⁶ Sobre la palabra “excepcionalmente” por ser cientos de miles los afectados.

¹²³⁷ Quedaría mejor si dijese: “con una antigüedad de al menos tres años”.

b) Titular de un permiso o licencia de conducción que, tras perder su asignación total de puntos, ha obtenido nuevamente¹²³⁸ el permiso o la licencia de conducción.

3. El crédito de puntos es único para todas las autorizaciones administrativas de las que sea titular el conductor.
4. Quienes mantengan la totalidad de los puntos al no haber sido sancionados en firme¹²³⁹ en vía administrativa por la comisión de infracciones, recibirán como bonificación dos puntos durante¹²⁴⁰ los tres primeros años y un punto por los tres siguientes, pudiendo llegar a acumular hasta **un máximo de quince puntos**, en lugar de los doce iniciales.
5. **La superación de cursos de conducción segura y eficiente¹²⁴¹ a los que se hace referencia en el anexo VIII, siempre que se cumplan los requisitos establecidos y se tenga saldo positivo, compensará con dos puntos adicionales hasta un máximo de quince puntos y con una frecuencia máxima de un curso de cada tipo cada dos años.**

Artículo 64. Pérdida de puntos¹²⁴².

1. El número de puntos inicialmente asignado al titular de un permiso o licencia de conducción se verá reducido por cada sanción firme en vía administrativa¹²⁴³ que se le imponga por la

¹²³⁸ Esta frase es una ficción, ya que en realidad “lo recupera”, aunque con menos puntos, al mantenerse la antigüedad en el nuevo permiso.

¹²³⁹ Aclara que las sanciones administrativas mientras no adquieran firmeza no afectarán a las bonificaciones.

¹²⁴⁰ No los recibe “durante” sino al cabo de tres años.

¹²⁴¹ La reforma del TRLTSV publicada el 21.12.2021 añadió un nuevo supuesto de adquisición de puntos. Se apuesta por el reciclaje en la formación de los conductores que quieran mejorar su conducción y hacerla más segura y eficiente, a través de cursos de carácter voluntario. Se les bonificará con 2 puntos, siempre que tengan saldo positivo. Una Orden Ministerial determinará su contenido.

Fueron desarrollados por la Orden INT/209/2025, de 27 de febrero, por la que se regula la duración, el contenido y los requisitos de los cursos de conducción segura y eficiente cuya realización conlleve la recuperación o bonificación de puntos, así como los mecanismos de control y certificación (BOE núm. 56, de 6 de marzo). Son diferentes a los cursos de sensibilización y reeducación que son obligatorios para los conductores que hayan perdido todos sus puntos o el permiso de conducción.

¹²⁴² La pérdida total de puntos puede ser causa de despido. El TSJ Illes Balears, Sala de lo Social, en Sentencia 249/2021 de 6 de julio, opinó que la inhabilitación profesional de un trabajador, por causa solo a él imputable, no puede trasladarse a la empresa, a la que tampoco se puede obligar a esperar el tiempo que tardará el trabajador en recuperar los puntos necesarios para poder volver a conducir (en este caso, unos 6 meses como mínimo). Tampoco está obligada la empresa a permitir que el trabajador no haga los desplazamientos que realizaba regularmente o tenga que destinarlo a realizar otras funciones.

Por ello estima procedente la extinción contractual objetivada y plenamente justificada en la retirada del permiso de conducción, al tener encaje en el art. 52.a) del Estatuto de los Trabajadores.

¹²⁴³ El permiso por puntos resultó muy positivo ya que se redujo notablemente el número de fallecidos y heridos en nuestras carreteras, pero también originó el fenómeno de la venta de puntos por parte de personas que deseaban ganar algún dinero vendiéndoselos a algún infractor al que le convenía el trato. Las ofertas de venta de puntos están estimuladas por el cada vez mayor número de conductores que no son identificados en el momento en que cometen la infracción, especialmente en las infracciones de velocidad captadas por radares fijos.

La compra venta de puntos supone un delito penado por el Código Penal en el Artículo 392, en relación al 390, que castiga a los que atribuyan la participación de una persona en unos hechos con los que no ha tenido nada que ver. El comprador es quien comete estos delitos, pero el vendedor puede ser imputado también como inductor y cooperador necesario de este delito cuando se consume la operación. En ambos casos, las penas que contempla el Código Penal van desde los 6 meses a los 3 años de prisión, y multa de 6 a 12 meses. En la práctica, no es un delito que se esté persiguiendo con mucho interés por parte de la fiscalía y las fuerzas de seguridad ya que se siguen publicando numerosos anuncios de venta de puntos en Internet. Lo que no parece ser delito es ofrecer puntos en un anuncio si no se consuma la operación.

comisión de infracciones graves o muy graves que lleven aparejada la pérdida de puntos¹²⁴⁴, de acuerdo con el baremo establecido en los anexos II y IV.

2. Cuando la Administración notifique la resolución por la que se sancione una infracción que lleve aparejada la pérdida de puntos, indicará expresamente cuál es el número de puntos que se restan y la forma expresa¹²⁴⁵ de conocer su saldo de puntos.
3. La pérdida parcial o total, así como la recuperación de los puntos asignados, afectará al permiso o licencia de conducción cualquiera que sea su clase¹²⁴⁶.
4. **Los conductores no perderán más de ocho puntos por acumulación de infracciones en un solo día**, salvo que concurra alguna de las infracciones muy graves a que se refieren los párrafos a), c), d), e), f), g), h) e i) del artículo 77¹²⁴⁷, en cuyo caso perderán el número total de puntos¹²⁴⁸ que correspondan.
5. Cuando un conductor sea sancionado en firme en vía administrativa por la comisión de alguna de las infracciones graves o muy graves que se relacionan en los anexos II y IV, los puntos que corresponda descontar del crédito que posea en su permiso de conducción quedarán descontados¹²⁴⁹ de forma automática en el momento en que se proceda a la anotación de la citada sanción en el registro¹²⁵⁰ de conductores e infractores del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, quedando constancia en dicho registro del crédito total de puntos de que disponga el titular de la autorización¹²⁵¹. **Transcurrido un año¹²⁵² desde la firmeza de la sanción sin que la infracción de la que trae causa haya sido anotada, no procederá la detracción de puntos.**

Hay personas que ponen el vehículo a nombre de un menor porque piensan que así no les retirarán puntos, pero hay que tener en cuenta que, aunque el hijo sea el titular del vehículo, los responsables son los padres o tutores hasta que alcance la edad de 18 años y estos últimos se verían obligados a identificar el conductor.

¹²⁴⁴ La STS Contencioso de 04/06/2009 reconoce la naturaleza sancionadora de la retirada de puntos y por lo tanto la necesidad de que el denunciado tenga conocimiento de los puntos que le van a detraer.

¹²⁴⁵ Aquí vemos de nuevo que en contra de lo que sugiere la Exposición de Motivos de la Ley, no se ha cuidado debidamente la redacción ya que después de utilizar el término “expresamente” emplea seguidamente la expresión “de forma expresa” cuando hubiera bastado que sustituyese “expresamente” por “claramente” para de esa forma hacer más agradable la lectura del precepto.

¹²⁴⁶ Una redacción mejor sería, “a cualquier permiso o licencia de conducción de las que sea titular”. Se refiere a que un conductor profesional si es sancionado conduciendo su vehículo particular también se ve afectado en sus permisos de conducción profesionales.

¹²⁴⁷ a) No respetar límites de velocidad o velocidad media en tramo; c) Superar tasa de alcohol; d) No someterse a pruebas de alcohol o drogas; e) Conducción temeraria; f) Circular en sentido contrario; g) Participar en carreras no autorizadas; h) Instalar inhibidores de radares; i) Aumentar en más del 50% tiempos de conducción o minorar más del 50% los tiempos de descanso.

¹²⁴⁸ Bastaba con decir “los puntos que correspondan”.

¹²⁴⁹ La Exposición de Motivos del Texto Refundido se refiere a “revisar el vocabulario” y vemos como en este apartado se habla de “descontar” y seguidamente de “descontados”. Una redacción mejor sería: “Cuando un conductor sea sancionado en firme en vía administrativa por la comisión de alguna de las infracciones graves o muy graves que se relacionan en los anexos II y IV, el descuento de los puntos que haya que efectuar en el crédito que posea en su permiso de conducción se hará de forma automática y simultánea”.

Otra alternativa sería sustituir “descontados” por “detráidos”.

¹²⁵⁰ No se sabe porque ahora las iniciales anteriores de “Registro de Conductores” pasaron ahora, tras la reforma del TRLTSV por la Ley 18/2021, a estar en minúscula y las de “organismo autónomo” ahora pasaron a estar en mayúscula. El término “organismo autónomo” aparece 50 veces en el texto de la Ley y en dos ocasiones figura con las iniciales en mayúscula. En las páginas oficiales de los ministerios muchas veces aparece sólo la inicial en mayúscula del término “Organismo autónomo”, aunque no esté al principio de la oración.

¹²⁵¹ Ver Instrucción 12/C-105, de 22 de mayo de 2012, sobre “Pérdida de vigencia por la pérdida de la totalidad de los puntos asignados”.

¹²⁵² Plazo de caducidad.

6. La antigüedad¹²⁵³ permanece en los posteriores permisos o licencias de conducción obtenidos a consecuencia de la total extinción de los puntos inicialmente asignados a cada titular.

¹²⁵⁴ (Saldo negativo de puntos).

¹²⁵⁵ (Compraventa de puntos).

¹²⁵⁶ (Conducir sin puntos en el permiso).

¹²⁵⁷ (Acumulación de sanciones administrativas que se puede convertir en una sanción penal).

¹²⁵⁸ (Incongruencia de las sanciones cuando se pierde la vigencia del permiso de conducción).

Artículo 65. Recuperación de puntos

¹²⁵³ Quedaría mejor: "La fecha de obtención inicial del permiso".

¹²⁵⁴ La Ley debería aclarar que, si un conductor tiene un saldo negativo de puntos, por ejemplo, cuando teniendo 4 pierde 6, esos puntos negativos (en este ejemplo -2) no se descuentan de los 8 puntos que va a tener una vez que realice el curso de recuperación y apruebe el examen en la JPT.

¹²⁵⁵ "En caso de ser denunciados tanto el comprador como el vendedor, pueden ser imputados, en el caso del vendedor de un supuesto delito de falsedad documental por hacerse responsable de las infracciones cometidas por otros conductores, que eran los verdaderos infractores y los compradores por ser cooperadores necesarios en el delito. A tal efecto el Código Penal, en su art. 392, establece que el particular que cometiere en documento público, alguna de las falsedades descritas en el art. 390 será castigado con las penas de prisión de seis meses a tres años y multa de seis a doce meses".

Los medios de comunicación publicaron el 28.09.2018 unas declaraciones del Director General de Tráfico en las que explicaba que, desde la instauración del permiso por puntos, unos 260.000 conductores habían perdido el permiso y 58.000 nunca lo habían recuperado. El motivo era porque se trata de "abuelos y abuelas que ya no conducen" y han cedido sus puntos a familiares. Una práctica que queda en la esfera privada y que por ello es imposible de detectar e impide la reeducación del infractor. Por ello las estadísticas informan que España es el país europeo con mayor número de "abuelos infractores". También no deja de ser sorprendente que un directivo de una empresa le pida a un empleado que se haga pasar por el conductor en el momento de la infracción y así salvarse él de perder puntos. En estos casos vemos como el infractor no recibe el castigo que le corresponde.

¹²⁵⁶ El art. 384 CP establece: "El que condujere un vehículo de motor o ciclomotor en los casos de pérdida de vigencia del permiso o licencia **por pérdida total de los puntos asignados legalmente**, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de doce a veinticuatro meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días". Es decir, es un delito y puede tener consecuencias más allá de la normativa de tráfico. Así la Sala de lo Social del Tribunal Supremo ha ratificado en sentencia 887/2022, el despido disciplinario de un vigilante jurado contratado por una empresa de seguridad en Alcantarilla, Murcia, que fue condenado a 8 meses de multa por un delito de conducción con permiso no vigente por pérdida total de puntos. El TSJM, a su vez, había ratificado el fallo del Juzgado de lo Social 8 de Murcia, que se había pronunciado en ese mismo sentido el 15 de junio de 2020, validando el despido disciplinario del trabajador, sin derecho a indemnización ni a salarios de tramitación. Y precisa el Alto Tribunal: «debido a las funciones de vigilancia y seguridad que desarrollan los vigilantes de seguridad, **la Ley de Seguridad Privada establece que la existencia de antecedentes penales por la comisión de delitos dolosos es causa de extinción de la habilitación profesional** de los vigilantes de seguridad».

¹²⁵⁷ Cuando a causa de infracciones administrativas se acaba perdiendo la totalidad de los puntos eso acarrea una pérdida de vigencia en su autorización de conducción que en caso de incumplimiento conlleva la posible aplicación de la máxima respuesta represiva de nuestro ordenamiento jurídico como es la respuesta penal tal como indica el art. 384 CP.

¹²⁵⁸ Si un conductor conduce después de agotar todos los puntos de su autorización administrativa, aunque no ponga en peligro la vida de los demás, puede ser objeto de una sanción penal, mientras que una persona que perdió la vigencia de su autorización por una de las enfermedades que figuran en el Anexo IV del Reglamento General de Conductores y conduce, con el riesgo que eso supone para los demás usuarios, únicamente sería objeto de sanción administrativa.

1. Transcurridos dos años¹²⁵⁹ sin haber sido sancionados en firme en vía administrativa por la comisión de infracciones que lleven aparejada la pérdida de puntos, el titular¹²⁶⁰ de un permiso o licencia de conducción afectados por la pérdida parcial de puntos recuperará la totalidad del crédito inicial de **doce puntos**.
2. Los titulares de un permiso o licencia de conducción a los que se hace referencia en los párrafos a) y b) del apartado 2 del artículo 63¹²⁶¹, transcurrido el plazo de dos años sin haber sido sancionados en firme en vía administrativa¹²⁶² por la comisión de infracciones que impliquen la pérdida de puntos, pasarán a disponer de un total de doce puntos.
3. **La pérdida de puntos únicamente se producirá cuando el hecho del que se deriva la detracción de puntos se produzca con ocasión de la conducción de un vehículo para el que se exija permiso o licencia de conducción**¹²⁶³.
4. El titular de un permiso o licencia de conducción que haya perdido **una parte del crédito inicial** de puntos asignado¹²⁶⁴, podrá optar a su **recuperación parcial, hasta un máximo**

¹²⁵⁹ La redacción del art. 63.2.a) ha quedado desfasada y no se ha corregido al hacer el TRLTSV y por eso se presta a confusión. Actualmente un conductor que obtiene su permiso sólo debe esperar dos años para tener doce puntos, en lugar de los ocho iniciales, siempre que no cometa infracciones en ese período que detraigan puntos.

¹²⁶⁰ La frase está en singular y tendría que decir "sancionado".

¹²⁶¹ a) Titulares de permiso con antigüedad no superior a 3 años y b) Titular que pierde todos los puntos y obtiene de nuevo su permiso.

¹²⁶² Al no verse afectado el saldo de puntos por las condenas penales contra la seguridad vial nos podemos encontrar a conductores multireincidentes en vía penal que siguen contando con quince puntos ya que en esa vía no se descuentan.

¹²⁶³ Es decir, a los conductores de vehículos de tracción animal (por ejemplo, coches de caballos) o de bicicletas no se les pueden detraer puntos. Eso no impide que los ayuntamientos, como ocurre, por ejemplo, en Sevilla otorguen licencias de circulación a los carruajes para pasear a los visitantes.

Es decir, a los ocupantes que no cumplan las normas como, por ejemplo, no llevar puesto el cinturón de seguridad, no se le retirarían puntos entre otros motivos porque pueden no tener permiso de conducción.

Sin embargo, el art. 117.5 RGCir establece que "La falta de instalación y la no utilización de los cinturones de seguridad y otros sistemas de retención infantil homologados tendrá la consideración de infracción grave o muy grave, conforme a lo establecido en el artículo 76, apartados h) y II), respectivamente, del texto refundido (adaptando este apartado al TRLTSV). Eso implica que el responsable no es el menor que no va en un SRI o no va adecuadamente sentado, sino el conductor. La Guía codificada de infracciones en materia de tráfico y seguridad vial, de la DGT, la califica de infracción grave por parte del conductor, e incluye el no haber desactivado el airbag del asiento del copiloto estando el SRI orientado hacia atrás, y le retira 4 puntos. Vemos que parece no concordar con este apartado ya que la retirada de puntos no tiene relación propiamente con el acto de conducir. Pero, debemos tener en cuenta que conducir no es sólo manejar una dirección y un cambio y pisar unos pedales. Así el art. 10.2) TRLTSV establece que: "El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía.", con lo que está obligado a no poner en peligro a los ocupantes, que en este caso serían los menores cuando viajasen sin cinturón, sin un asiento adecuado o estuviesen expuestos al inflado del airbag del copiloto.

También esto sería de aplicación en el caso del conductor de una motocicleta que permitiese que un menor viajase de pasajero sin casco.

En cualquier caso la redacción del apartado es repetitiva y bastaba con que dijera: "La detracción de puntos únicamente se producirá cuando el hecho del que se deriva se produzca con ocasión de la conducción de un vehículo para el que se exija permiso o licencia de conducción".

¹²⁶⁴ Aquí aclara que sólo puede haber recuperación parcial de los puntos del "cupo inicial" que va de 8 a 12 puntos. Es decir, no todos los puntos valen lo mismo, ya que las bonificaciones están penalizadas en caso de una recuperación parcial. Así un conductor que tenga 15 puntos y pierda 6, si hace un curso de recuperación parcial tendrá un nuevo saldo de 12, que es el máximo que permite este artículo.

Es decir, una persona "proactiva" que hace un curso de recuperación parcial sólo va tener la ventaja de que recupera antes puntos (y le empiezan a correr los plazos para la bonificación), pero sólo un máximo de 6, mientras

de seis puntos¹²⁶⁵, por una sola vez cada dos años, realizando y superando con aprovechamiento un curso de sensibilización y reeducación vial, con la excepción de los conductores profesionales que podrán realizar el citado curso con frecuencia anual.

En todo caso, la duración de los citados cursos será como máximo de **quince horas**.

¹²⁶⁶(Cursos de conducción segura y eficiente).

¹²⁶⁷ (Conductores profesionales y puntos).

CAPÍTULO III

Autorizaciones relativas a los vehículos¹²⁶⁸

Artículo 66. Permisos de circulación.

que una persona “pasiva” deja transcurrir el tiempo (dos años) y llega a los mismos 12 puntos y sin gastar nada, pudiendo, en caso de tener un solo punto, llegar a recuperar hasta 11.

También se puede producir un efecto perverso y es que una persona que tenga 9 puntos, decida esperar a perder otros tres antes de hacer un curso de recuperación parcial y ahí el permiso por puntos no cumpliría los fines para los que fue previsto, ya que la persona accedería a un curso de sensibilización más tarde y tardaría más en concienciarse del peligro que puede suponer su comportamiento.

¹²⁶⁵ Este apartado no está bien redactado ya que se puede pensar que el conductor puede conseguir menos de seis puntos y lo cierto es que viene a recibir los seis puntos, aunque luego muchos conductores no los pueden utilizar todos porque exceden el límite máximo que les corresponde en función de los puntos de los que dispongan pudiendo alcanzar como máximo 12 puntos.

¹²⁶⁶ La Orden INT/209/2025, de 27 de febrero, por la que se regula la duración, el contenido y los requisitos de los cursos de conducción segura y eficiente cuya realización conlleve la recuperación o bonificación de puntos, así como los mecanismos de control y certificación, divide estos cursos en dos tipos: para turismos y para motocicletas. En este último caso se ofertan dos modalidades diferentes: en entornos urbanos (motocicletas y ciclomotores) y en carretera convencional (sólo motocicletas). También se fija que como máximo se bonificará por un curso de cada tipo cada dos años.

¹²⁶⁷ La detracción de puntos se ajusta a la infracción que se cometa y afecta a todas las categorías de permisos que posea el conductor. Si un conductor profesional perdiese parte o todos los puntos conduciendo su turismo particular seguiría siendo un conductor profesional a la hora de recuperarlos, beneficiándose de esa condición. Es decir, a la hora de hacer un curso de recuperación parcial o total aportaría la documentación que le acredita como conductor profesional (Instrucción núm. 13/S- 130 DGT). Lo que se quiere es favorecer a aquellas personas cuya actividad laboral principal sea la conducción de vehículos dedicados al transporte de mercancías o de personas, es decir, a aquellas personas que hacen de la actividad de la conducción su medio de vida.

Por ejemplo, conducir un turismo, no siendo novel, con una tasa de 0,4 gramos/litro en sangre, equivalentes a 0,20 mg/litro de aire espirado (medidos con un etilómetro), no es infracción, aunque la persona que lo haga sea titular de un permiso C o D. Sin embargo, si ese mismo conductor conduce un camión o un autobús con esa tasa, sí es infracción.

La sentencia 24/2023, de 3 de febrero, del Juzgado Contencioso Administrativo núm. 2 de Burgos determinó que la DGT debía devolver el permiso y los puntos que retiró a un camionero al que el Tribunal económico-administrativo de Castilla y León (órgano dependiente del Ministerio de Hacienda) le había anulado la parte económica de las sanciones porque estas no se le habían notificado correctamente. Estimó que si un órgano del Estado ha considerado que la notificación realizada en ese expediente no estaba correctamente hecha y que, por tanto, ello afectaba a la propia ejecutividad de la sanción, y por más que efectivamente no pudiera pronunciarse sobre la detracción de puntos, se estima que no pueden llevar recorridos distintos pues la resolución sancionadora es única y no podría entenderse no notificada para una cosa y sí para la otra. Sería contrario al principio constitucional de seguridad jurídica.

¹²⁶⁸ Vemos que el TRLTSV despacha en apenas 3 artículos lo que va a desarrollar en el RGV, que es un texto mucho más amplio que la propia Ley, lo que supone entregar al Gobierno una capacidad legislativa muy amplia.

1. La circulación de vehículos¹²⁶⁹ exigirá que estos obtengan previamente el correspondiente permiso de circulación, dirigido a verificar¹²⁷⁰ que estén en perfecto estado de funcionamiento¹²⁷¹ y se ajusten en sus características, equipos, repuestos y accesorios a las prescripciones técnicas que se fijen reglamentariamente¹²⁷².

En el caso de vehículos dotados de sistema de conducción automatizada, sus características, tanto de grado de automatización como del entorno operacional de uso, se consignarán en el permiso de circulación conforme se desarrolle reglamentariamente.

Se prohíbe la circulación de vehículos¹²⁷³ que no estén dotados del citado permiso.

2. El permiso de circulación debe renovarse cuando varíe la titularidad registral del vehículo¹²⁷⁴, y queda extinguido cuando éste se dé de baja¹²⁷⁵ en el correspondiente registro, a instancia de parte¹²⁷⁶ o por comprobarse que no es apto para la circulación¹²⁷⁷, en los términos que reglamentariamente se determine.
3. La circulación de un vehículo sin el permiso de circulación¹²⁷⁸, bien por no haberlo obtenido o porque haya sido objeto de declaración de pérdida de vigencia, de nulidad o anulada¹²⁷⁹,

¹²⁶⁹ Debía añadir "de motor" o bien "excepto vehículos de tracción animal y ciclos". Una redacción mejor sería: "Para que un vehículo de motor pueda circular deberá serle concedido previamente al titular el correspondiente permiso de circulación..." ya que los vehículos no obtienen por sí mismos cosas o derechos, sino que les son otorgados. Si se quería mantener "vehículos" tendría que decir "con las excepciones reglamentarias" aunque en este caso el RGV en su art. 1 vuelve a citar a los vehículos en general sin aclarar que se refiere sólo a los vehículos de motor.

¹²⁷⁰ La redacción debiera ser: "dirigida a permitir su identificación y a verificar..."

¹²⁷¹ Este "perfecto estado de funcionamiento" se refleja en la tarjeta ITV y por eso debiera figurar en el siguiente artículo.

¹²⁷² Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos. Así si los dispositivos de alumbrado y señalización óptica no cumplen con lo dispuesto en el Anexo I del RGV o se llevan más luces de las admitidas, en la Guía codificada de infracciones en materia de tráfico y seguridad vial, de la DGT tienen la consideración de graves [art. 66.1) TRLTSV y 15 del RGV], sin retirada de puntos. Se sancionan por el art. 76.o) TRLTSV por incumplir las condiciones técnicas establecidas reglamentariamente.

¹²⁷³ Sería conveniente que aclarase que esa prohibición se limita a las vías contempladas en el artículo 2 de la Ley. En caso de estar estacionado o circular por una vía estrictamente privada, debiera contar también con un seguro de responsabilidad civil porque puede verse involucrado también en un accidente.

¹²⁷⁴ Desde el 15 de enero de 2015, en aplicación a la Directiva 2014/45/EU, la DGT ha modificado los permisos de circulación, añadiéndoles tanto el kilometraje marcado durante la inspección, como la inclusión de la fecha de caducidad de la ITV.

¹²⁷⁵ Falta la palabra "definitiva" ya que si se da de baja "temporal" no se extingue el permiso de circulación.

¹²⁷⁶ Art. 35 del Reglamento General de Vehículos. Sería mejor que dijese "a instancia del titular" ya que con esta redacción parece que cualquier persona puede solicitar la baja de un vehículo.

¹²⁷⁷ Art. 35 del Reglamento General de Vehículos.

¹²⁷⁸ Debería aclarar si por circulación se entiende también el estacionamiento en una vía pública. Sí un vehículo está dado de baja temporal o definitiva y está estacionado no está claro que pueda ser inmovilizado. En este caso el ayuntamiento puede acogerse a la ordenanza municipal de tráfico. Por ejemplo, la Ordenanza de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, establece la prohibición de estacionar en un mismo lugar de la vía pública durante más de cinco días consecutivos, a cuyo efecto sólo se computarán los días hábiles. En estos casos los agentes de la Policía Municipal y los agentes de Movilidad (por ejemplo, en Madrid) podrán ordenar la retirada de un vehículo de la vía pública y su traslado al depósito correspondiente, debiendo pagar el importe de la tasa de la grúa y de la sanción.

¹²⁷⁹ Para mantener la concordancia gramatical debiera decir: "declaración de pérdida de vigencia, de nulidad o de anulación".

da lugar a la inmovilización del mismo hasta que se disponga del mismo, en los términos que reglamentariamente¹²⁸⁰ se determine¹²⁸¹.

¹²⁸² (Un único permiso de conducción europeo para cada conductor).

¹²⁸⁰ Artículo 1.2 RGV. El art. 32.3 del mismo reglamento dispone, al referirse a la transmisión de vehículos que: “Transcurrido el plazo de treinta días indicado sin que el adquirente haya solicitado la renovación del permiso o licencia de circulación, **se ordenará la inmovilización del vehículo** y se iniciará el correspondiente procedimiento sancionador, sin perjuicio de las responsabilidades que le correspondan como titular del vehículo”.

¹²⁸¹ La Instrucción 14/V-107, de 22 de octubre de 2014, de la DGT, sobre “Justificante profesional de solicitud de cambio de titularidad del vehículo”, dice: “... La evolución de la encomienda de gestión permite que hoy en día los Colegios de Gestores puedan presentar solicitudes electrónicas de cambio de titularidad y obtengan, en tiempo real y directamente del registro de vehículos de la DGT, autorizaciones provisionales de circulación que entregan al ciudadano en tanto se expide el permiso de circulación definitivo por la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente.

Por tanto, se considera oportuno sustituir la autorización contemplada en la Instrucción 12/V-96, por justificantes profesionales estandarizados y registrados electrónicamente por el Colegio de Gestores, que justifiquen la solicitud de cambio de titularidad del vehículo en una gestoría administrativa colegiada. Los justificantes profesionales sólo se expedirán en aquellos casos en que no sea posible solicitar telemáticamente un cambio de titularidad y siempre que se cumplan las condiciones establecidas por la Administración y se expidan conforme al modelo establecido en el Anexo I”.

¹²⁸² El art. 1 RGCond dice: “4. Ninguna persona podrá ser titular de más de un permiso o de una licencia de conducción expedido por un Estado miembro de la Unión Europea o por un Estado parte del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo”, con lo cual da a entender que un conductor de la UE o del EEE puede viajar por España con un permiso que no sea de la UE o del EEE.

Debía aclarar que, si un europeo tiene un permiso de la UE o del EEE, aunque tengo otro de un país no europeo, debe utilizar aquel cuando viaje por España.

Por otra parte, la DGT no sabe si un europeo que vive en España y que obtuvo un permiso español mediante el correspondiente examen sigue conservando el que obtuvo, en su día, en su país, con lo que en España podría viajar con este último y fuera de España, con el español, dificultando la imposición de sanciones.

El TRLTSV debía aclarar que, si se pierden todos los puntos, no se puede conducir en España con el permiso de otro país. El art. 40 RGCond señala: “3. La declaración de pérdida de vigencia por haber perdido el titular del permiso o de la licencia de conducción la totalidad del crédito de puntos, o por haber sido condenado a la pena de privación del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores por tiempo superior a dos años, **afectará a todas las clases del permiso o licencia de conducción de que sea titular**, así como a cualquier otro certificado, autorización administrativa o documento cuyo otorgamiento dependa de la vigencia de la clase o de las clases del permiso o licencia de conducción objeto del procedimiento.”

La Audiencia Provincial de Navarra en Sentencia núm. 193/2016, de 19 de septiembre de 2016, destaca que el que se haya obtenido el canje de otro país comunitario no puede impedir las disposiciones sancionadoras de tal manera que aquella que determina la imposición de una sanción de privación de la autorización administrativa de conducir vehículos por pérdida de puntos en uno de los Estados, pueda dejar de aplicarse. En términos similares se pronunció el Tribunal Supremo español en Sentencia de la Sala de lo contencioso administrativo de 4 de junio de 2009.

La Sentencia 385/2019, del TS, de 23 de Julio de 2019 estableció que es delito conducir por España con un permiso de conducir español sin vigencia por la pérdida total de los puntos legalmente asignados, aunque el conductor posea un carné de un país extracomunitario que esté en vigor.

La sentencia establece que: “Pretender que los permisos otorgados por terceros países e inicialmente válidos, conserven una inmutable validez en España mientras no sobrevenga la caducidad que el país de emisión haya querido otorgarle, gozando además de una semi-inmunidad frente al régimen viario y de conducción vigente en España, es una conclusión jurídica carente de todo fundamento”.

También expresa: «Ninguna razón existiría para que el sistema administrativo de protección de la seguridad vial se desactive para esos conductores cuando circulan por las carreteras o las vías urbanas españolas; como tampoco puede entenderse que, solo en ese supuesto, nuestro sistema penal se inhiba de prestar protección al bien jurídico frente a comportamientos que introducen las situaciones de riesgo de mayor relevancia”.

En 2021 la Sala Segunda de lo Penal del Tribunal Supremo en Sentencia núm. 854/2021, de 10 de noviembre sentenció que si a un conductor le retiran el permiso en España no puede circular en territorio nacional con un permiso obtenido en otro país. Así, establece que la retirada del permiso por haber perdido el titular la totalidad de los puntos afecta a cualquier permiso de conducción.

Artículo 67. Otra documentación¹²⁸³.

- 1. Los vehículos, sus equipos y sus repuestos y accesorios¹²⁸⁴ deberán estar previamente homologados¹²⁸⁵ o ser objeto de inspección técnica unitaria¹²⁸⁶ antes de ser admitidos a la circulación, en los términos que reglamentariamente se determine. Dichos vehículos han de ser identificables¹²⁸⁷, ostentando grabados o troquelados, de forma legible**

La retirada del permiso de conducir es una orden aplicable a todo el territorio español sobre la persona. Esto implica que no se tiene permitido circular como conductor con ningún tipo de permiso, aunque éste siga siendo válido en otros países donde la sanción en España no tiene alcance.

Si un ciudadano recupera su permiso en el extranjero y utiliza éste para circular en España está incumpliendo la normativa vigente. Por ello, si es sancionado comete un delito penal por carecer de permiso válido. Si bien el sujeto puede obtener un permiso de conducir en otro país, la prohibición de circular en el territorio español se mantiene. Todo conductor en España queda sometido al sistema de pérdida de puntos respecto de las infracciones perpetradas en nuestro país. Si ha perdido todos los puntos es obligatorio respetar los plazos legales para recuperar dicho permiso y superar las pruebas correspondientes.

¹²⁸³ *Debiera existir un artículo específico dedicado a la tarjeta ITV, dada su importancia.*

¹²⁸⁴ *Estos repuestos y accesorios figuran en el Anexo XII RGV:*

Los vehículos de motor y los conjuntos de vehículos en circulación deben llevar los siguientes accesorios, repuestos y herramientas:

1. Los turismos, así como los vehículos mixtos y los automóviles destinados al transporte de mercancías, estos dos últimos de masa máxima autorizada no superior a 3.500 kg, excepto los vehículos de tres ruedas y cuatriciclos, llevarán la siguiente dotación:

a) El dispositivo luminoso de preseñalización de peligro V-16.

b) Un chaleco certificado reflectante de alta visibilidad.

En el caso de que se realicen funciones de vehículo piloto de protección y acompañamiento, se deberán llevar chalecos tanto para el conductor como para cada uno de los miembros del personal auxiliar.

c) Una rueda completa de repuesto o una rueda de uso temporal, con las herramientas necesarias para el cambio de ruedas, o un sistema alternativo al cambio de las mismas que ofrezca suficientes garantías para la movilidad del vehículo. En estos casos se circulará respetando las limitaciones propias de cada alternativa.

2. Los autobuses, así como los vehículos mixtos y los automóviles destinados al transporte de mercancías, estos dos últimos de masa máxima autorizada superior a 3.500 kg, y los conjuntos de vehículos no especiales, deberán llevar, además de la dotación que se establece en el apartado 1 a) y b), un equipo homologado de extinción de incendios, adecuado y en condiciones de uso.

¹²⁸⁵ *El art. 5 del RGV aprobado por Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, por el que se establecen las normas para aplicación de Directivas comunitarias relativas a la homologación de tipos de vehículos, remolques, semirremolques y sus partes y piezas. En el caso de las bicicletas es el Real Decreto 339/2014, de 9 de mayo, por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de las bicicletas y otros ciclos y de sus partes y piezas. Este Decreto ha sido modificado en su Anexo IV por el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.*

Ver también el Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos. Este Decreto fue modificado por el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.

También hay que tener en cuenta el Reglamento UE 168/2013, en vigor en España desde el 01.01.2016 relativo a las homologaciones y certificaciones para ciclomotores (este reglamento los convirtió en vehículos de motor), triciclos y cuatriciclos a motor (también son vehículos de motor), motocicletas y vehículos asimilados a motocicletas.

Las homologaciones las otorga el Ministerio de Industria tras comprobar que se cumplen los requisitos técnicos.

¹²⁸⁶ *La inspección técnica unitaria previa a la matriculación consiste en la comprobación de que las características técnicas del vehículo respondan a la reglamentación de seguridad exigible con arreglo a los Reales Decretos 2028/1986 y 750/2010 y a las disposiciones que los desarrollan. Este último Decreto ha sido modificado por el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.*

¹²⁸⁷ *Al no volver a excluir a ciclos y vehículos de tracción animal, estos tendrían que ser identificables en todos los casos.*

e indeleble¹²⁸⁸, las marcas y contraseñas que reglamentariamente¹²⁸⁹ sean exigibles con objeto de individualizarlos¹²⁹⁰, autenticar su fabricación y especificar su empleo o posterior acoplamiento de elementos importantes.

2. **Los vehículos a motor, los ciclomotores y los remolques de masa máxima autorizada superior¹²⁹¹ a la que reglamentariamente se determine, tendrán documentadas sus características técnicas esenciales en la tarjeta de inspección técnica¹²⁹²**, en la que se harán constar las reformas¹²⁹³ que se autoricen¹²⁹⁴ y la verificación de su estado de servicio y mantenimiento en los términos que reglamentariamente se determine ¹²⁹⁵.

Artículo 68. Matrículas¹²⁹⁶.

¹²⁸⁸ El DLE indica que su significado es "que no se puede borrar o quitar". Debiera añadir "en condiciones normales de uso" ya que todos sabemos que los ladrones de vehículos las "borran" (o "alteran") para colocar una nueva numeración.

¹²⁸⁹ Anexo XI (señales en los vehículos) del Reglamento General de Vehículos.

¹²⁹⁰ Desde 1981, todos los vehículos europeos y norteamericanos incorporan un número de bastidor (o VIN-Vehicle Identification Number) único de 17 caracteres. El número de bastidor tiene muchas aplicaciones importantes, entre ellas revelar datos sobre el historial del vehículo. El número de chasis tiene otros usos importantes. Por ejemplo, los talleres de servicio utilizan el VIN para identificar el motor y los sistemas de transmisión y frenado instalados por el fabricante para poder llevar a cabo correctamente el mantenimiento. Las fuerzas de seguridad utilizan el número de bastidor para identificar y recuperar vehículos robados y sus piezas. Los fabricantes de automoción utilizan el número de bastidor cuando deciden retirar determinados productos por motivos de seguridad. En las bicicletas el número de bastidor está situado generalmente debajo de la caja de pedales.

¹²⁹¹ Los remolques >750 kg. Artículo 25 RGV. Sin embargo, el artículo 9.5) del RGV, contradice esta afirmación, al señalar que "los remolques ligeros estarán dotados de una tarjeta de inspección técnica".

¹²⁹² El modelo y las especificaciones de la Tarjeta ITV están contemplados en el Anexo XI del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio (BOE núm. 153, de 24 de junio). Este último Decreto ha sido modificado por el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.

La nueva tarjeta electrónica figura en el Real Decreto 667/2015, de 17 de julio (BOE núm. 171, de 18 de julio).

¹²⁹³ No solo se hacen constar las reformas. El "**Manual de Reformas en los vehículos**", editado por el Ministerio de Industria, cuya última corrección es del 01.11.2022, no considera reformas "la instalación de faros de trabajo, los rotativos o destellantes propios de la señalización luminosa específica para servicios especiales o propios de vehículos prioritarios, vehículos especiales, así como la desinstalación de faros adicionales de largo alcance, faros antiniebla opcionales y cualquier otro dispositivo no obligatorio, anotándose mediante diligencia". Con lo que vemos que, aunque no se considere reforma tiene que anotarse.

Señala igualmente que la instalación de las señales V-23 (distintivo de vehículos de transporte de mercancías) y V-2 (vehículo-obstáculo en la vía), no se considerará reforma.

¹²⁹⁴ Artículo 7.1) RGCir y Art. 7.2) del RGV. No todas las reformas se tienen que autorizar ya que muchas no implican ninguna modificación de los datos que figuran en la tarjeta ITV del vehículo. Las que se tienen que autorizar figuran en el ya citado "**Manual de Reforma de Vehículos**". Las Estaciones ITV cuentan con una "**Guía interpretativa del Manual de Reformas en vehículos**" para conocer en detalle cuando hay que autorizar una reforma.

Consultar el Real Decreto 866/2010, de 2 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos (BOE núm. 170, de 14 de julio).

¹²⁹⁵ Real Decreto 866/2010, de 2 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos. Véase también el artículo 14 y el Anexo IX del Reglamento General de Vehículos, que se ocupan de las masas y dimensiones de los vehículos.

El informe ARVAL del Banco Paribas señala que en las cifras de siniestralidad del año 2022 se observa que la antigüedad media de los turismos en los que viajaban los fallecidos en accidentes era de 14,8 años en el caso de accidentes en vías interurbanas y de 15,4 en vías urbanas, mientras que la antigüedad media del parque circulante de turismos era de 11,8 años, lo que indica la necesidad de un adecuado mantenimiento. Según del Director de la DGT (31.05.2024 en el medio Voz Populi) el riesgo de fallecer o resultar herido grave se multiplica por dos al comparar los accidentes ocurridos con vehículos de 10 a 15 años de antigüedad en relación con vehículos de menos de cinco años".

¹²⁹⁶ Los modelos de matrículas figuran en el Anexo XVIII del Reglamento General de Vehículos y se consideran un documento de carácter oficial. El art. 26 del Código Penal señala: "A los efectos de este Código se considera

- 1. Para poner en circulación vehículos a motor¹²⁹⁷, así como remolques de masa máxima autorizada superior a la que reglamentariamente se determine¹²⁹⁸, es preciso matricularlos y que lleven las placas de matrícula¹²⁹⁹ con los caracteres¹³⁰⁰ que se les**

documento todo soporte material que exprese o incorpore datos, hechos o narraciones con eficacia probatoria o cualquier otro tipo de relevancia jurídica".

En tal definición han de entenderse comprendidas las placas de matrícula de un vehículo automóvil, pues no cabe duda de que en las mismas concurren las normas exigidas por el concepto legal: son soportes materiales que incorporan datos con relevancia jurídica.

Esto también lo ha ido confirmando la jurisprudencia (SSTS de 16 de diciembre de 1987, 16 de mayo de 1990, 18 de enero de 1991, 20 de marzo de 1992 y 10 de noviembre de 1993) para estos documentos: proviene de las Administraciones Públicas para la satisfacción de necesidades administrativas públicas, como es la regulación y ordenación del tráfico rodado.

La Orden PCI/810/2018, de 27 de julio, por la que se modificó el Anexo XVIII (Placas de matrícula) del RGV ha establecido que las placas de matrícula traseras de los vehículos destinados al servicio de taxi y de alquiler con conductor de hasta nueve plazas, deben tener el fondo retrorreflectante de color azul y los caracteres tienen que ir pintados en color blanco mate. Se otorgó a sus titulares un año de plazo para adaptarse a la nueva regulación.

¹²⁹⁷ Se echa de menos que no estén reguladas en el Reglamento General de Vehículos las matrículas reservadas o las de la Casa Real. En ambos casos estos vehículos tienen otro juego de matrículas originales para que puedan ser vendidos cuando dejen de prestar servicio.

También sería interesante que se hiciese referencia a los vehículos de los agentes diplomáticos, consulares y al personal de la OTAN.

Véase el Convenio sobre Relaciones Diplomáticas firmado en Viena el día 18 de abril de 1961 (BOE núm. 21, de 24 de enero de 1968). El art. 31 del Convenio indica que "el agente diplomático gozará de inmunidad de la jurisdicción penal del Estado receptor. Gozará también de inmunidad de su jurisdicción civil y administrativa, ...". Eso supone que no tendrían que pagar las multas de tráfico, pero el Ministerio de Asuntos Exteriores en su "Guía práctica para el Cuerpo Diplomático acreditado en España" (Madrid, 2021) "espera que las multas que puedan ser impuestas por infracción de las normas de tráfico sean satisfechas por las Misiones Diplomáticas y Organismos Internacionales acreditados en España, así como por su personal. En caso de discrepancia (de fondo o de forma) con la notificación cursada por la autoridad competente, se recomienda la utilización de los recursos que la legislación permite, en tiempo y forma".

Véase el Convenio de Viena sobre Relaciones Consulares de 24 de abril de 1963 (BOE núm. 56, de 6 de marzo de 1970).

Respecto al personal de la OTAN debe verse la "Aplicación Provisional del Acuerdo entre el Reino de España y la Organización del Tratado del Atlántico Norte, representada por el Cuartel General Supremo de las Potencias Aliadas en Europa, relativo a las condiciones especiales aplicables al establecimiento y explotación en territorio español de un Cuartel General Militar Internacional, hecho en Madrid el 28 de febrero de 2000" (BOE núm. 117, de 16 de mayo).

¹²⁹⁸ >750 kg.

¹²⁹⁹ El Real Decreto 2100/76, de 10 de agosto, regula la autorización y el control por las Jefaturas Provinciales de Tráfico de los establecimientos expendedores de placas de matrícula, que deberán llevar un libro registro, diligenciado por aquellos organismos, en los que están obligados a reseñar la identidad del comprador de las placas y los datos del titular del vehículo (art. 2.2).

¹³⁰⁰ No se le asignan sólo caracteres, sino también un tamaño, como sucede con los ciclomotores o las motos de trial y enduro. La instrucción de la DGT 11/V-87 permite que todo vehículo cuya matrícula tenga siglas provinciales pueda obtener un duplicado de su placa o placas de matrícula, conforme al modelo vigente con anterioridad a la entrada en vigor de la Orden de 15.09.2000 que modificó el Anexo XVIII del Reglamento General de Vehículos.

asigne¹³⁰¹ del modo¹³⁰² que se establezca¹³⁰³. Esta obligación será exigida a los ciclomotores en los términos que reglamentariamente se determine¹³⁰⁴.

¹³⁰¹ Se ven vehículos de la grúa municipal o de servicio en carretera que llevan 3 matrículas, una delante, otra atrás y otra más detrás en la parte alta de la cabina. Esta última está pensada para que se pueda ver cuando la de atrás está tapada por el vehículo que se remolca, sin embargo, el reglamento de vehículos no permite esta posibilidad ya que solo permite dos placas de matrícula. (Anexo I. 3.1 del RGV).

¹³⁰² En España todavía no se permiten las matrículas personalizadas, aunque seguramente se permitirán en los próximos años. En Europa hay países como Bélgica o Andorra que las permiten. En algunos países suponen un ingreso adicional para las arcas públicas ya que las tasas de matriculación son superiores. En Dubai, por ejemplo, se subastan y la revista Autofacil informó en su edición de 10.06.2016 que Arif Ahmad Al Zarouni, un jeque de los Emiratos Árabes Unidos, pagó 4,3 millones de euros en una subasta para hacerse con la matrícula número 1 para su Paganí Huayra.

La letra E que figura en negro sobre un fondo blanco en un óvalo que se debe colocar en un vehículo español que salga fuera del Espacio Económico Europeo, fue asignada por las Naciones Unidas que elaboró y mantiene a través de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa los signos distintivos de los vehículos en circulación internacional. Tanto el Convenio de Ginebra de la ONU sobre circulación por carretera de 1949 como la Convención de Viena sobre Circulación Vial de 1968 exigen esos distintivos en la circulación internacional. En Europa la matrícula europea es suficiente para circular por el Espacio Económico Europeo.

¹³⁰³ Falta "reglamentariamente". El 11 de agosto de 2015, el periódico digital "El Confidencial" comenta que se han empezado a multar vehículos con "matrículas independentistas catalanas", en las que se sustituye la E de España por CAT y la bandera europea por el contorno de lo que denominan "países catalans". Comenta que mientras en Cataluña muchos "Mossos" hacen la vista gorda, la Guardia Civil ha recibido instrucciones de sancionar a los vehículos con este tipo de matrículas. Cuando este último cuerpo detiene a un coche con este tipo de matrícula, le sanciona por infringir el artículo 49 apartado 1 del Reglamento General de Vehículos, en el que se indica que: "Las placas de matrícula deben cumplir con lo establecido en el anexo XVIII del presente real decreto. Asimismo, deberán ser conformes con los requisitos técnicos establecidos en el Real Decreto 885/2020, de 6 de octubre, por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de placas de matrícula para vehículos de motor y remolques, y por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos.

El número de placas de matrícula que debe llevar cada vehículo, así como su ubicación en el mismo, se ajustarán a lo dispuesto en el citado anexo".

En su apartado 2 dispone que "El número de manipulador, asignado por el fabricante y dado de alta en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico constará en el anverso de todas las placas, en el centro del borde izquierdo, en posición vertical, de acuerdo con lo especificado en el referido anexo".

En su apartado 3 establece que "El nombre del fabricante o marca registrada aparecerá en el anverso de las placas de serie junto al centro del borde superior y dentro de un rectángulo horizontal de 5 milímetros de altura y 35 milímetros de ancho, en el mismo color que los caracteres impresos en la matrícula o en el bordón de la misma en el caso de placas embutidas".

Finalmente, en su apartado 4 indica "Queda prohibido que en las placas de matrícula se coloquen, inscriban o pinten adornos, signos u otros caracteres distintos de los señalados en el anexo XVIII, incluida la publicidad en el interior de las mismas. Se autoriza la utilización de un apéndice distinto de la propia placa y situado en la parte inferior a la misma o de un marco ajeno a la propia placa, el cual podrá ir grabado en la parte inferior con publicidad, siempre y cuando su contorno no exceda de 26 milímetros al borde del exterior de la placa. Asimismo, se prohíbe que en las partes anterior y posterior de los vehículos se coloquen placas complementarias no autorizadas o se fijen o pinten marcas o distintivos que por su forma, color y caracteres dificulten la legibilidad o puedan inducir a confusión con los caracteres reglamentarios de las placas de matrícula".

Es decir, vistas de frente, las placas originales llevan troquelado en el centro del reborde superior el número de homologación, y en el centro del borde izquierdo, en posición vertical, llevan el "bordón" o número del manipulador. El 31.07.2022 el periódico digital "The Objective" publicó un artículo indicando que la Jefatura Provincial de Tráfico de A Coruña había anulado la multa a un conocido nacionalista gallego que había tapado la E de España en la matrícula, con el argumento de que se había podido identificar el vehículo y la sanción había llegado al domicilio del denunciado. Esa noticia fue reproducida en otros medios nacionalistas como "el nacional.cat". Sin embargo, no es así, ya que la sanción se anula por estar mal tipificada y sigue siendo obligatorio llevar la E de España en la placa de matrícula y no se puede tapar.

La colocación de una placa de matrícula de medidas inferiores a la reglamentaria se denunciaría por este mismo artículo.

El artículo 76 del TRLTSV la considera una infracción grave: "o) Circular con un vehículo que incumpla las condiciones técnicas reglamentariamente establecidas, salvo que sea calificada como muy grave, ..."

2. ¹³⁰⁵Deben ser objeto de matriculación definitiva en España¹³⁰⁶ los vehículos a los que se refiere el apartado anterior, cuando se destinen a ser utilizados en el territorio español por personas o entidades que sean residentes en España¹³⁰⁷ o que sean titulares de establecimientos situados en España¹³⁰⁸. Reglamentariamente¹³⁰⁹ se establecerán los

La Guía Codificada de Infracciones de la DGT, califica como infracción grave al artículo 49 del RGV “circular con el vehículo reseñado cuyas placas de matrícula no se corresponden a tipos homologados, teniendo unas dimensiones y caracteres distintos a los reglamentariamente establecidos” y se sanciona por el art. 76.o). También se puede inmovilizar el coche, impidiendo el uso del vehículo hasta que se coloque la matrícula reglamentaria.

La DGT en escrito directriz SGNR 13/05 informa que la instalación de matrículas reducidas tiene que estar justificada por razones objetivas y en ningún caso por consideraciones exclusivamente estéticas. Califica como infracción “Circular con placa de matrícula de dimensiones reducidas (340 X 110) cuando, por construcción, el emplazamiento está diseñado para placas de dimensiones normales (500 X 110) o (520 X 110 en placas con símbolo europeo).

En caso de llevar las placas de matrícula en lugar distintos al establecido, el titular podría ser denunciado administrativamente por el art. 25.1) RGV, por poner en circulación un vehículo a motor, remolque o semirremolque, sin llevar las placas de matrícula en la forma establecida reglamentariamente.

En otros países, la multa por alterar la matrícula también se ajusta a las posibilidades económicas del infractor. El Abendzeitung, un periódico bávaro, comenta el 27.08.2015 que un conductor fue sancionado con una multa de 1,65 millones de euros (30 días multa de 55.000 €), por sustituir su matrícula por una lámina adhesiva. Se tuvieron en cuenta sus ingresos y el hecho de que la lámina reflejaba la foto del radar impidiendo su lectura. En su recurso el denunciado alegó que la matrícula la había cambiado por motivos ópticos y aerodinámicos, que era legible y que circular sin matrícula sólo suponía una multa de 60 €, sin pérdida de puntos.

¹³⁰⁴ *La obligación de matricular el ciclomotor en la Jefatura Provincial de Tráfico surgió tras la aprobación del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos. Ver el Capítulo I del Título IV de ese Reglamento y su Anexo XIII.*

¹³⁰⁵ *Este párrafo fue añadido por la Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modificó el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Se pretende de esa forma que eviten pagar sanciones muchas veces al ser difícil contactar con ellos.*

¹³⁰⁶ *Hasta ahora, los extranjeros residentes sólo tenían las obligaciones tributarias fijadas en la Ley de Impuestos Especiales, pero al no matricular su vehículo en España conseguían dificultar o evitar ser sancionados o sometidos a controles.*

Se desprende del artículo 68.2 del TRLTSV que ante incumplimientos en materia de matriculación de los plazos temporales reseñados en la Ley de Impuestos Especiales procede la correspondiente denuncia administrativa en materia de tráfico ante la carencia de la preceptiva autorización administrativa para circular. Ahora bien, la Disposición Transitoria Primera establece que no será efectivo lo dispuesto en el artículo 68.2 en cuanto a la matriculación definitiva en España de vehículos hasta que se proceda a regular reglamentariamente aquellos aspectos que permitan su aplicación.

¹³⁰⁷ *La agencia tributaria (a efectos de pago del IEDMT), así como la DGT, (para la matriculación) da por válido como residencia, el empadronamiento en un municipio, en consonancia con la Ley 7/1985 RBRL, la cual en su artículo 16.1 manifiesta que los datos del padrón constituyen prueba de residencia en el municipio, teniendo las certificaciones que se expiden la consideración de documentos públicos y fehacientes para todos los efectos administrativos.*

¹³⁰⁸ *Si el titular de un vehículo del Espacio Económico Europeo va a residir en otro país de ese mismo Espacio durante un período inferior a seis meses y mantiene la residencia habitual en otro país, no tiene obligación de matricular el vehículo ni de pagar impuestos en ese país: seguirá matriculado en tu país de residencia. Pero, en ese caso, no podrá prestarlo ni alquilarlo a residentes de ese país. Solo podrán conducirlo si va él también en el vehículo. En cambio, sí podrá prestárselo a amigos o familiares que vengán a visitarlo, siempre y cuando no sean residentes del nuevo país. Si la estancia en otro país es superior a seis meses, deberá cambiar la residencia a ese país y tendrá que matricular el vehículo allí.*

Si el titular está en otro país sólo por motivos de estudio, puede conducir el coche sin necesidad de matricularlo o de pagar impuestos, mientras esté matriculado en un centro educativo del país.

¹³⁰⁹ *En el caso de los conductores que vienen a residir a España, la Ley 38/92, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, en el artículo 65.1.d y en la disposición adicional primera, señala que el plazo de matriculación para un vehículo usado **por un residente** en nuestro país es de 30 días desde el inicio de su utilización en España y de 60 si es por cambio de residencia del titular (extranjero de la UE con vehículo de su país que se viene a residir a España). En cuanto a la denuncia por tráfico se pueden aplicar o el artículo 1 del Reglamento General de Vehículos por carecer de la autorización administrativa para circular o por el 42 del mismo Reglamento por no*

plazos, requisitos y condiciones para el cumplimiento de esta obligación y las posibles exenciones a la misma¹³¹⁰.

3. La matriculación ordinaria será única para cada vehículo, salvo en los supuestos que se determinen reglamentariamente. Cuando concurren circunstancias que puedan afectar a la Seguridad Nacional, el Secretario de Estado de Seguridad podrá autorizar una nueva matrícula distinta de la inicialmente asignada. Este tipo de matrículas no serán públicas en el Registro General de Vehículos¹³¹¹ e, incluso en circunstancias excepcionales, podrá utilizarse una titularidad supuesta en el marco de la actuación de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y del Centro Nacional de Inteligencia en el tráfico jurídico.
4. **En casos justificados, la autoridad competente para expedir el permiso de circulación¹³¹² podrá conceder permisos de circulación temporales y provisionales¹³¹³, en los términos que se determine reglamentariamente¹³¹⁴.**

¹³¹⁵ (Registro de bicicletas).

CAPÍTULO IV

Nulidad, lesividad y pérdida de vigencia de la autorización. Obtención de un nuevo permiso o licencia de conducción

Artículo 69. Nulidad y lesividad.

haber solicitado la matriculación temporal del vehículo, ya que es un paso previo antes de obtener la definitiva. En ese caso se inmoviliza el vehículo y se pone a disposición de aduanas y no sale del depósito hasta que no disponga de las placas verdes.

¹³¹⁰ No está muy claro cómo se debe actuar con los vehículos extranjeros que circulan con placas temporales. Desgraciadamente no existe una legislación europea en ese sentido, pero la Comunicación Interpretativa (2007/C68/04) sobre los procedimientos de matriculación de vehículos procedentes de otro Estado miembro (texto pertinente a efectos del EEE), y algunas sentencias del TJUE tratan del tema de la validez dentro de Europa con mucha flexibilidad, estimando que únicamente podría prohibirse la circulación al amparo de placas de matrícula temporales en base a lo dispuesto en el artículo 36 del TFUE (por razones de orden público, moralidad y seguridad públicas, protección de la salud y vida de las personas y animales, preservación de los vegetales, protección del patrimonio artístico, histórico o arqueológico nacional o protección de la propiedad industrial y comercial), en virtud del principio de libre circulación de mercancías en el interior de la Unión Europea.

¹³¹¹ En esos casos, los agentes de la autoridad podrán acceder a alguna base de datos confidencial que les permita saber que esa matrícula está destinada a coches camuflados utilizados por las fuerzas de seguridad.

¹³¹² El Jefe o la Jefa Provincial de Tráfico.

¹³¹³ Son las placas verdes y rojas contempladas en el Reglamento General de Vehículos en los art. 42 al 48.

¹³¹⁴ Instrucción de la DGT 14/V-107, de 22 de octubre de 2014, sobre "Justificante profesional de solicitud de cambio de titularidad del vehículo".

Véase la Disposición Transitoria Primera del TRLTSV sobre matriculación definitiva de vehículos en España.

¹³¹⁵ Las bicicletas al carecer de matrícula son muy fáciles de sustraer y por ello se ha creado el registro voluntario de bicicletas "Biciregistro.es" válido en todo el territorio nacional que es propiedad de la Red de Ciudades por la Bicicleta y cuenta con la participación de la Dirección General de Tráfico y de los Ayuntamientos adheridos. Debían estar troqueladas con un número de chasis numerosas piezas de la bicicleta ya que los ladrones tratan muchas veces de venderlas despiezadas.

En Cataluña, los Mossos cuentan con una página web en la que figura un registro en el que introducen los números de bastidor de las bicicletas que hayan sido denunciadas como robadas, por lo que al usuario le basta con introducir ese número en el buscador para detectar si se trata de un vehículo sustraído. Mediante este servicio web se puede comprobar, con el número de cuadro (grabado por el fabricante) o bien, con el número de uno de los registros de bicicletas existentes (marcado en la bicicleta).

Las autorizaciones administrativas reguladas en este título podrán ser objeto de declaración de nulidad¹³¹⁶ o lesividad¹³¹⁷ cuando concorra alguno de los supuestos previstos y de acuerdo con el procedimiento regulado en la normativa sobre procedimiento administrativo común¹³¹⁸.

Artículo 70. Pérdida de vigencia por desaparición de los requisitos para su otorgamiento.

¹³¹⁶ La mayoría de solicitudes de revisión de oficio de sanciones suele venir referido a casos en que se aduce la nulidad de la Resolución por falta de notificación (problemas edictales, acuses de recibo, etc.). Sin embargo, la Sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo de 17 de julio de 2013 (rec. 472/2012) referida a sanciones de tráfico- deja claro que la falta de notificación afecta a la “eficacia” pero no a la “validez” y por tanto queda fuera de los vicios de nulidad de pleno derecho. O sea, que no prosperará la revisión de oficio. Dice la Sentencia: “la eventual falta de notificación, o la notificación irregular, de un determinado acto administrativo, no afecta a su validez sino meramente a su eficacia (y al comienzo en su caso, de los plazos para impugnarlo)”.

¹³¹⁷ Es el procedimiento mediante el cual la Administración declara lesivo (dañino) para el interés público un acto previamente dictado por ella, que es favorable para los interesados con el fin de poder solicitar su anulación ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo. Debe poder ser anulable conforme a lo dispuesto en el artículo 48 de la **Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas**, para poder proceder a su impugnación.

La declaración de lesividad exige la previa audiencia de cuantos aparezcan como interesados en el procedimiento en los términos establecidos por el artículo 82 de la Ley 39/2015. Los casos en que los actos de las Administraciones Públicas **son anulables** (Art. 48) son los siguientes:

1. Los actos de la Administración que incurran en cualquier infracción del ordenamiento jurídico, incluso la desviación de poder.
2. No obstante, el defecto de forma sólo determinará la anulabilidad cuando el acto carezca de los requisitos formales indispensables para alcanzar su fin o dé lugar a la indefensión de los interesados.
3. La realización de actuaciones administrativas fuera del tiempo establecido para ellas sólo implicará la anulabilidad del acto cuando así lo imponga la naturaleza del término o plazo.

Tiene por objeto actos afectados por un vicio menos grave (anulabilidad) y es un mero presupuesto de procedibilidad para que la Administración pueda después acudir a la vía judicial para que sea el Poder Judicial el que decida si debe ser anulado o no, como dice el art. 43 LJCA. Al ser un mero presupuesto procesal, la resolución que declare lesivo el acto no hay obligación legal de notificarla. Para la declaración de lesividad el art. 107.2) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, contempla un plazo de caducidad (STS de 19/06/2001, RC 8825/1996) de **4 años desde que se dictó el acto administrativo** para poder declararlo lesivo (no desde su notificación como aclara la STS 24.11.2010 –RC 5807/2007).

Es decir, la Administración no puede anular un acto anulable, sino que tiene que declarar su lesividad y ser la Jurisdicción contencioso-administrativa la que lo anule. Ley 29/1998, de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa dispone en su artículo 71 que “Cuando la sentencia estimase el recurso contencioso-administrativo: a) Declarará no ser conforme a Derecho y, en su caso, anulará total o parcialmente la disposición o acto recurrido o dispondrá que cese o se modifique la actuación impugnada”.

¹³¹⁸ Artículos 47 (Nulidad de pleno derecho), 48 (Anulabilidad), 107 (Declaración de lesividad de actos anulables) y 111 (Competencia para la revisión de oficio de las disposiciones y de actos nulos y anulables en la Administración General del Estado) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre (BOE núm. 236, de 2 de octubre), del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

1. Con independencia de lo dispuesto en el artículo anterior, **la vigencia¹³¹⁹ de las autorizaciones administrativas reguladas en este título estará subordinada a que se mantengan los requisitos¹³²⁰ exigidos para su otorgamiento¹³²¹.**
2. El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico **podrá declarar la pérdida de vigencia¹³²² de las autorizaciones¹³²³ reguladas en este título cuando se acredite¹³²⁴ la**

¹³¹⁹ Este apartado es categórico al señalar que, si se pierden los requisitos exigidos para el otorgamiento de un permiso o licencia de conducción, esa autorización carece de vigencia. No es requisito imprescindible que la Jefatura Central de Tráfico declare la pérdida de vigencia. Así si un conductor queda sin la vista de un ojo, las condiciones han variado y la persona debiera dejar de conducir hasta que se someta a un nuevo examen psicofísico. El párrafo siguiente informa que la Jefatura Central de Tráfico actúa cuando se entera, pero si una persona tiene un accidente sin haber declarado las variaciones psicofísicas, la compañía de seguros va alegar que el permiso ya no era válido, y también sería denunciada administrativamente si el agente percibiese la modificación física o psíquica sufrida por esa persona.

¹³²⁰ Los requisitos van variando por diversos motivos. Así Real Decreto 2272/1985, de 4 de diciembre (derogado por el RD 170/2010, de 19 de febrero), por el que se determinan las aptitudes psicofísicas que deben poseer los conductores de vehículos y por el que se regulan los centros de reconocimiento destinados a verificarlas, exigía en su Anexo I que los conductores obligados a usar gafas o lentillas durante la conducción debían llevar gafas de repuesto, pero el Reglamento de Conductores de 1997 suprimió esa obligación en su Anexo IV. Sin embargo, numerosas páginas web extranjeras siguen informando que en España hay que llevar unas gafas de repuesto en el vehículo. En cualquier caso es recomendable llevarlas por si se pierden o dañan las que se están usando.

Debe tenerse en cuenta que, en caso de conducir, por ejemplo, con la vista deteriorada sin haber hecho la revisión correspondiente para que fuese anotado el código correspondiente en el permiso puede suponer que el seguro no cubra la responsabilidad civil en caso de accidente.

En otros países, como es el caso de Bélgica, es obligatorio llevar un extintor y que esté a mano del conductor, aunque limitado a los turismos matriculados en el país.

En otros países es obligatorio para todos los turismos: Polonia, Bulgaria, Estonia, Grecia ...

¹³²¹ En algunas autorizaciones los requisitos no se pueden alterar como por ejemplo en una autoescuela donde tiene que haber siempre un profesor, un vehículo y un director, pero en el caso de los conductores los requisitos pueden variar y sin embargo no suponer la pérdida de vigencia. Así sucede en el caso de un conductor que pierde una mano, acude a un psicotécnico y luego a la Jefatura Provincial que le realiza una prueba de conducción y señala las adaptaciones que debe realizar al vehículo y/o la persona y los códigos que deben figurar en el permiso, pero en todo este proceso nunca se declaró la pérdida de vigencia.

¹³²² En este apartado la Ley ya no es tan categórica y en vez de señalar “quedará subordinada” suaviza su contenido e indica “podrá declarar la pérdida de vigencia”.

En su redacción originaria antes de la reforma efectuada por la Ley 19/2001, de 19 de diciembre, este artículo utilizaba el concepto de “revocación”. Sin embargo, esta modalidad de revocación no se adecuaba al régimen jurídico de revocación que contemplaba el art. 105.1 de la Ley 30/1992 LRJPAC se refería a actos de gravamen o desfavorables para los interesados, carácter que no corresponde a las autorizaciones para conducir por su naturaleza favorable para su titular.

¹³²³ Está mal redactado ya que debía limitarse a la autorización administrativa para conducir.

¹³²⁴ La “acreditación” sólo se puede constatar cuando se conduce, es decir, si una persona pierde una mano no es sancionada por no acudir a un psicotécnico para renovar el permiso con las nuevas limitaciones en el vehículo, ya que puede no volver a conducir nunca, pero si conduce sin renovar el permiso y es parada por los agentes de tráfico, sería sancionada al no figurar las limitaciones en el mismo.

Si los agentes detienen a un vehículo y su conductor, por ejemplo, no lleva gafas o lentillas cuando en su permiso figura que debe llevarlas sería sancionado pero el conductor, si es el caso, puede alegar que ya no las necesita más ya que fue operado recientemente y si ese período fue inferior a 15 días no tendría que pagar la multa ya que el artículo 10 del RGCond señala que “Cualquier variación de los datos que figuran en el permiso o licencia de conducción, así como la del domicilio de su titular, deberá ser comunicada por éste dentro del plazo de quince días, contados desde la fecha en que se produzca, a la Jefatura Provincial de Tráfico”.

Si transcurriesen más de 15 días entonces tendría que pagar la sanción por no comunicar la variación de los datos, pero no por no llevar gafas.

En algunos países, como es el caso de Argentina, el permiso o licencia caducan después de un tiempo especificado, en caso de no comunicar la variación de datos.

desaparición¹³²⁵ de los requisitos sobre conocimientos, habilidades o aptitudes psicofísicas¹³²⁶ exigidas para su autorización¹³²⁷.

Para acordar la pérdida de vigencia, la **Administración deberá notificar la presunta carencia del requisito exigido al interesado**, a quien se le concederá la facultad de acreditar su existencia en los términos que reglamentariamente se determine.¹³²⁸

- 3. El titular de una autorización cuya pérdida de vigencia haya sido declarada, de acuerdo con lo dispuesto en el apartado anterior, podrá obtenerla de nuevo siguiendo el procedimiento, superando las pruebas y acreditando los requisitos que reglamentariamente¹³²⁹ se determinen.**

¹³³⁰ (Pérdida de vigencia solicitada por un familiar o un amigo).

¹³²⁵ La cuestión es saber como se acredita. La autoridad administrativa de tráfico puede ser informada por un familiar o un agente de tráfico de que una persona ha perdido su capacidad para conducir pero no está previsto en ninguna norma que un médico que atiende a un paciente pueda comunicar a las autoridades administrativas que una persona no debe conducir mientras se somete a tratamiento o incluso que debiera dejar de hacerlo para siempre.

Además se añade una dificultad adicional ya que el art. 199 CP castiga a quien revelare secretos ajenos de los que tenga conocimiento por razón de su oficio o relaciones laborales, con la pena de prisión de 1 a 3 años.

¹³²⁶ El Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social señala en su art. 77.1 que los datos, informes o antecedentes obtenidos por la Administración de la Seguridad Social en el ejercicio de sus funciones tienen carácter reservado pero pueden cederse o comunicarse al Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico para que este inicie, en su caso, el procedimiento de declaración de pérdida de vigencia del permiso o la licencia de conducción de vehículo a motor por incumplimiento de los requisitos para su otorgamiento cuando, con ocasión de la tramitación de un procedimiento para el reconocimiento de una pensión de incapacidad permanente a un trabajador profesional de la conducción (es decir, un conductor profesional) en el dictamen-propuesta emitido por el órgano competente se proponga la declaración de la situación de incapacidad permanente como consecuencia de presentar limitaciones orgánicas y/o funcionales que disminuyan o anulen su capacidad de conducción de vehículos a motor.

¹³²⁷ El periódico "El País" en su edición de 19.09.2010 ya alertaba de que los conductores de más de 70 años representaban el 11% de los conductores y el 13% de los muertos. Las autoridades de tráfico están incrementando los controles sobre los conductores mayores para, que en caso de que cometan infracciones graves o muestren síntomas de desorientación, tengan que ir a un tribunal médico que dictamine si están en condiciones de seguir conduciendo. Se están poniendo muchas señales de entrada prohibida en las salidas de autovías y autopistas y sería conveniente que también se encontrasen estas personas mayores con flechas dibujadas en el suelo dirigidas hacia ellos para que percibiesen aún con más claridad que se están equivocando de sentido de acceso.

¹³²⁸ Véanse los artículos 35, 36 y 37 del Reglamento General de Conductores.

¹³²⁹ Art. 36 del Reglamento General de Conductores.

¹³³⁰ Si un familiar o un amigo están preocupados porque estiman que un conductor ha dejado de poseer las aptitudes psicofísicas para conducir deben dirigir un escrito al Jefe Provincial de Tráfico explicando el caso. No obstante, antes de adoptar la medida de retirar el permiso, la JPT ofrecerá al afectado la oportunidad de acreditar que mantiene las condiciones psicofísicas necesarias mediante el oportuno reconocimiento médico en los servicios sanitarios de su Comunidad.

Lo que no prevé la legislación es la inmovilización del vehículo de una persona que ha perdido sus condiciones psicofísicas y a la que se le ha retirado el permiso de conducción. No se hace porque ese vehículo puede ser conducido por una persona que no es su titular, pero se corre el riesgo de que el titular siga conduciendo aunque carezca de permiso.

Sería importante que la ley reflejase esta posibilidad de retirada del permiso y el procedimiento para hacerlo.

Artículo 71. Pérdida de vigencia por pérdida del crédito¹³³¹ de puntos¹³³² y obtención de un nuevo permiso o licencia de conducción.

- 1.** El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico **declarará la pérdida de vigencia** del permiso o licencia de conducción **cuando su titular haya perdido la totalidad de los puntos asignados**, como consecuencia de la aplicación del baremo recogido en los anexos II y IV. Una vez constatada la pérdida total de los puntos que tuviera asignados, la

¹³³¹ Aunque las infracciones suelen ser universales, nos encontramos con países que aportan nuevos motivos para deducir puntos del permiso. Así, desde el 19.10.2017, en Egipto se descuentan 4 puntos al conductor particular que enseñe a una persona y 5 puntos a aquel conductor que cometa actos indecentes mientras conduce, además en estos dos casos se procederá también la suspensión del permiso.

En otros lugares como en Nueva Gales del Sur, en Australia, se permite que una vez que se pierden los 13 puntos que allí se pueden tener como máximo, se puede solicitar un permiso de buena conducta que cuenta con dos puntos y una validez de un año. Si se pierden esos puntos entonces el tiempo de espera para volver a conducir es del doble del previsto al perder los 13 puntos. Viene a ser una segunda oportunidad.

¹³³² La Instrucción de la DGT 12/C-105, de 22 de mayo de 2012, sobre “Pérdida de vigencia por la pérdida de la totalidad de los puntos asignados”, en su apartado 3 (Reglas para la asignación de competencia), dispone: “El artículo 37.3 del Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores, establece que la competencia para declarar la pérdida de vigencia por la pérdida total de los puntos asignados, corresponde al Jefe de Tráfico de la provincia del domicilio del titular de la autorización administrativa. La asignación de la competencia se produce en el momento en que se constata en el Registro de Conductores e Infractores la pérdida de la totalidad de los puntos asignados, y la Jefatura Provincial de Tráfico que inicie el procedimiento será la competente hasta su terminación, aún en el caso de que haya un cambio de domicilio del interesado”

Por otra parte, el apartado 6 de la citada Instrucción (Ejecución de sentencia cuando el interesado ha obtenido una nueva autorización administrativa para conducir) establece: “En algunas ocasiones hay que ejecutar sentencias de los Juzgados de lo Contencioso-Administrativo que estiman el recurso interpuesto por el interesado por sanciones que han servido de presupuesto a una declaración de pérdida de vigencia, y cuyo fallo se conoce cuando el interesado, por el tiempo transcurrido, ha obtenido ya una nueva autorización administrativa para conducir.

En estos casos, la ejecución de la sentencia no debe llevarse a cabo de manera que deje al interesado en peor situación de la que tiene en ese momento. Por ello, la Jefatura Provincial de Tráfico examinará, en cada caso concreto, la situación que tiene en el Registro de Conductores e Infractores en ese momento y la que resultaría de proceder a la ejecución dando de baja la sanción, revocando la pérdida de vigencia y dejando sin efecto la obtención del nuevo permiso.

A la vista de ello, ejecutará la sentencia de la manera menos perjudicial para el interesado. En el supuesto de que se ejecute manteniendo su situación actual –derivada del nuevo permiso obtenido– la Jefatura enviará un oficio al interesado, de acuerdo con el modelo que se incorpora en el anexo I, comunicándole como ha ejecutado la sentencia, con indicación de que se ha hecho así para no dejarle en peor situación de la que tiene en ese momento, así como de la situación en la que hubiera quedado de ejecutarla de otra forma”.

Administración, en el plazo de quince días, **notificará al interesado¹³³³ el acuerdo por el que se declara la pérdida de vigencia¹³³⁴ de su permiso o licencia de conducción¹³³⁵.**

En este caso, su titular no podrá obtener un nuevo permiso o una nueva licencia de conducción hasta transcurridos seis meses desde la notificación del acuerdo. **Este plazo se reducirá a tres meses en el caso de conductores profesionales¹³³⁶.**

Si durante los tres años siguientes a la obtención del nuevo permiso o licencia de conducción fuera acordada su pérdida de vigencia por haber perdido nuevamente la totalidad de los puntos asignados, no se podrá obtener un nuevo permiso o licencia

¹³³³ Puede darse el caso de que el conductor desconozca que circula con un permiso sin puntos. El Tribunal Superior de Canarias consideró que no se había acreditado que un conductor acusado de circular sin puntos desconociera que estaba cometiendo este delito, al no habersele notificado personalmente la pérdida de puntos. Anteriormente, el Juzgado de lo Penal núm. 1 de Las Palmas había dictado sentencia en la que se condenaba al acusado por el delito del art. 384.1 CP al haber conducido un vehículo a motor a pesar de que había perdido todos los puntos de su permiso. La defensa formuló apelación, que fue resuelta por la sección 2ª de la Audiencia Provincial de Las Palmas en sentencia núm. 222/2020, de 5 de octubre, en la cual revocó la sentencia de instancia, absolviendo al acusado del referido delito.

El Tribunal se basó en que “no hubo notificación personal y no se practicó ninguna otra prueba sobre dicho conocimiento por parte del imputado, concluyendo que, al faltar el dolo, no se cometió el delito, si bien no es tanto la comprobación de si una notificación se ha hecho conforme a las normas que la describen, sino si el particular a quién va referida ha tenido conocimiento de su contenido”

Así, por un lado, de la prueba que se practicó en el juicio, se acreditó que no hubo una notificación personal por parte de la Administración de que el permiso había perdido su vigencia (desde el punto de vista del procedimiento administrativo, dicha notificación es obligada). A tal efecto, la sentencia de la Audiencia Provincial de Las Palmas cita el contenido de la sentencia nº. 85/2014, de 20 de febrero, de la Sección 6ª de la Audiencia Provincial de Madrid, en la cual se postuló que “mientras no se produzca tal notificación por parte de la Administración de que el permiso ha perdido su vigencia, la conducción con el crédito del permiso por puntos agotado no es constitutiva de delito, ni tampoco de una infracción administrativa”.

En todo caso, el Tribunal canario matiza que, si la acusación hubiera acreditado en el juicio que, a pesar de no habersele notificado, el acusado conocía por otra vía que ya no ostentaba los puntos, entonces sí hubiera incurrido en el mencionado delito. Pero, como este extremo no se probó, procedió a acordar la absolución. Ésta vino fundamentada en un error de tipo: desconocimiento que cuando condujo ya no tenía ninguno de los puntos.

¹³³⁴ Algún conductor para retrasar la pérdida de vigencia, al llegar el cartero a su casa con la comunicación de la JPT, evita abrirle para no darse por notificado. De esa forma no se produce la entrega, y el cartero deja un aviso en el buzón para recogerlo en la oficina indicada, permaneciendo durante quince días en lista y hasta ese momento no se completa la notificación. Luego se publica en el BOE. Es cierto que de esta manera gana unos días, pero también retrasa la recuperación del permiso.

¹³³⁵ La Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, establece en su artículo 40, que se ocupa de las notificaciones: “1. El órgano que dicte las resoluciones y actos administrativos los notificará a los interesados cuyos derechos e intereses sean afectados por aquéllos, en los términos previstos en los artículos siguientes.

2. Toda notificación deberá ser cursada dentro del plazo de diez días a partir de la fecha en que el acto haya sido dictado, y deberá contener el texto íntegro de la resolución, con indicación de si pone fin o no a la vía administrativa, la expresión de los recursos que procedan, en su caso, en vía administrativa y judicial, el órgano ante el que hubieran de presentarse y el plazo para interponerlos, sin perjuicio de que los interesados puedan ejercitar, en su caso, cualquier otro que estimen procedente.

3. Las notificaciones que, conteniendo el texto íntegro del acto, omitiesen alguno de los demás requisitos previstos en el apartado anterior, surtirán efecto a partir de la fecha en que el interesado realice actuaciones que supongan el conocimiento del contenido y alcance de la resolución o acto objeto de la notificación, o interponga cualquier recurso que proceda.

4. Sin perjuicio de lo establecido en el apartado anterior, y a los solos efectos de entender cumplida la obligación de notificar dentro del plazo máximo de duración de los procedimientos, será suficiente la notificación que contenga, cuando menos, el texto íntegro de la resolución, así como el intento de notificación debidamente acreditado”.

¹³³⁶ La definición de “conductor profesional” figura en el apartado 3 del Anexo I del TRLTSV.

de conducción hasta transcurridos doce meses desde la notificación del acuerdo. Este plazo se reducirá a seis meses en el caso de conductores profesionales¹³³⁷.

2. El titular de un permiso o licencia de conducción cuya pérdida de vigencia haya sido declarada como consecuencia de la pérdida total de los puntos asignados, podrá obtener nuevamente un permiso o licencia de conducción de la misma clase de la que era titular¹³³⁸, transcurridos los plazos señalados en el apartado anterior, previa realización y superación con aprovechamiento de un curso de sensibilización y reeducación vial y posterior superación de las pruebas que reglamentariamente se determinen.
3. Los cursos de sensibilización y reeducación vial tendrán la duración, el contenido y los requisitos que se determinen por el Ministro del Interior¹³³⁹.

La duración de los cursos de sensibilización y reeducación vial¹³⁴⁰ será como máximo¹³⁴¹ de 30 horas¹³⁴², cuando se pretenda obtener un nuevo permiso o licencia de conducción¹³⁴³.

Artículo 72. Suspensión cautelar.

En el curso de los procedimientos de declaración de nulidad, lesividad o pérdida de vigencia de las autorizaciones administrativas, se acordará la suspensión cautelar de la autorización en cuestión cuando su mantenimiento entrañe un grave peligro para la seguridad del tráfico, en cuyo caso la autoridad que conozca¹³⁴⁴ del procedimiento ordenará, mediante resolución motivada, la intervención inmediata de la autorización y la

¹³³⁷ El “Codice della Strada” italiano en su artículo 218.2) permite la obtención de un permiso especial “por motivos de trabajo o necesidad improrrogable”, como es la necesidad de atender una persona anciana o discapacitada. Se concede sólo para determinadas franjas horarias y un máximo de tres horas diarias, siempre que la pérdida de vigencia del permiso no sea debida a una infracción grave y la solicitud esté adecuadamente motivada y documentada.

¹³³⁸ Se le expide físicamente un nuevo permiso o licencia y en él se anota el código 106.5 para indicar que sustituye a otro que perdió su vigencia. Este nuevo permiso mantiene la antigüedad de la primera expedición. El código desaparece si se hace un duplicado o en la siguiente renovación del permiso.

¹³³⁹ Orden INT/914/2024, de 2 de septiembre, por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción.

¹³⁴⁰ Orden INT/914/2024, de 2 de septiembre, por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción (BOE núm. 214, de 4 de septiembre).

¹³⁴¹ Es llamativo que en este tipo de cursos se señale un tiempo máximo y no un tiempo mínimo, teniendo en cuenta que hay gente de bastante edad a la que no le vendría mal que pudiese acudir más horas al Centro.

¹³⁴² Esta misma Orden indica que los cursos de recuperación total tendrán una duración de 24 horas y tampoco indica si la duración es máxima o mínima. Sin embargo, vemos como este artículo los limita a una duración máxima de 30 horas.

¹³⁴³ Ver el Anexo III del TRLTSV.

¹³⁴⁴ Una expresión más accesible al público sería: “... que esté tramitando el procedimiento”.

práctica de cuantas medidas¹³⁴⁵ sean necesarias para impedir el efectivo ejercicio de la misma¹³⁴⁶.

¹³⁴⁵ Ver artículos 36 RGCond, 51.4) del RGV y 56 de la Ley 39/2015 de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, que se ocupa de las “medidas provisionales” según el cual: “1. Iniciado el procedimiento, el órgano administrativo competente para resolver, podrá adoptar, de oficio o a instancia de parte y de forma motivada, las medidas provisionales que estime oportunas para asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer, si existiesen elementos de juicio suficientes para ello, de acuerdo con los principios de proporcionalidad, efectividad y menor onerosidad. 2. Antes de la iniciación del procedimiento administrativo, el órgano competente para iniciar o instruir el procedimiento, de oficio o a instancia de parte, en los casos de urgencia inaplazable y para la protección provisional de los intereses implicados, podrá adoptar de forma motivada las medidas provisionales que resulten necesarias y proporcionadas. Las medidas provisionales deberán ser confirmadas, modificadas o levantadas en el acuerdo de iniciación del procedimiento, que deberá efectuarse dentro de los quince días siguientes a su adopción, el cual podrá ser objeto del recurso que proceda”

Por ello podemos definir **la suspensión cautelar de la autorización administrativa para conducir** como aquella declaración de voluntad de la Administración de carácter provisional, adoptada en un procedimiento de nulidad, lesividad o pérdida de vigencia que tiene por finalidad preservar de forma inmediata la seguridad vial.

La suspensión cautelar de la autorización administrativa para conducir, durante el procedimiento de declaración de pérdida de vigencia por pérdida de aptitudes psicofísicas, corresponde, con carácter exclusivo, al Jefe Provincial de Tráfico que, mediante resolución motivada sobre el grave riesgo para la seguridad vial o un perjuicio notorio para el interés público, ordenará la intervención inmediata de la autorización sobre la que recaiga dicha medida cautelar. A tal efecto, los agentes de la autoridad procederán a la intervención física del documento en el que se materializa la citada autorización, instante preciso en el que notificarán al interesado el acuerdo de la resolución. Conducir en esos casos teniendo intervenido el permiso es una infracción muy grave al art. 77k) del TRLTSV.

¹³⁴⁶ Las únicas medidas efectivas para impedir el efectivo ejercicio de la autorización son las penas de prisión que impliquen su entrada en un centro penitenciario. El Artículo 71 bis) que fue suprimido por la ley 18/2009 **indicaba** que cuando el agente de la autoridad comprobara que el conductor infractor o implicado en un accidente presentara, además, síntomas evidentes de haber perdido las condiciones físicas necesarias para conducir, podría intervenir de manera inmediata el permiso o la licencia de conducción, sin perjuicio de la iniciación del procedimiento para declarar la pérdida de vigencia de las autorizaciones, según lo dispuesto en el artículo 63 (anterior a la reforma) y, en su caso, de la iniciación del oportuno expediente sancionador, por lo que se deberá aplicar el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores, artículos 34 al 39, **siendo potestad del Jefe Provincial de Tráfico** ordenar la intervención inmediata del permiso de conducción como medida provisional.

Esos artículos regulan el procedimiento que seguirá Tráfico para declarar la pérdida de vigencia o la suspensión cautelar del permiso o licencia, una vez recibida la copia de la denuncia y el informe motivado del agente.

En la Instrucción 04/S-72 de la DGT se indicaban los síntomas y motivos en que debía basarse el agente para la intervención del permiso o licencia. Si el agente encargado de la vigilancia del tráfico apreciaba alguno o algunos de dichos síntomas o motivos en el conductor, además de formular la correspondiente denuncia por la infracción o infracciones cometidas, se encontraba obligado a la intervención física del permiso, informando de forma cumplida y detallada al conductor de la razón de la intervención y del procedimiento que se seguiría. El agente tendría que hacer entrega al conductor de un recibo justificativo de la intervención que, junto a la denuncia y un informe del agente motivando la medida cautelar practicada, debería ser remitido con urgencia a la Jefatura Provincial de Tráfico, para la apertura del correspondiente procedimiento.

La Ley 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modificó el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo (derogado), en materia sancionadora, tal y como dice su exposición de motivos, revisó en profundidad el tema de las medidas provisionales y dejó de aparecer entre dichas medidas la posibilidad de que el agente procediese a la retirada del permiso de conducir cuando apreciase que se daban las circunstancias contempladas en el anterior artículo 71 bis.

Esta medida había sido introducida por la Ley 62/2003, de 30 de diciembre, permitiendo la “medida provisional” de retirada física del permiso a un conductor infractor o implicado en un accidente con síntomas evidentes de haber perdido las condiciones físicas para conducir, pero no anuló el resto del procedimiento, es decir, se deberá denunciar por la infracción concreta cometida y se deberá remitir informe detallado del agente sobre el estado psicofísico del conductor. Sin embargo, ante una situación de grave riesgo se puede intervenir el permiso, ya que se estaría protegiendo el bien jurídico de la seguridad vial, privando al conductor de un derecho, el de seguir conduciendo.

Artículo 73. Obtención de un nuevo permiso o licencia de conducción posterior a la sentencia penal de privación del derecho a conducir vehículos a motor.

1. El titular de un permiso o licencia de conducción que haya perdido su vigencia de acuerdo con lo previsto en el artículo 47 del Código Penal¹³⁴⁷, al haber sido condenado por sentencia firme a la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a dos años, podrá obtener, una vez cumplida la condena, un permiso o licencia de conducción de la misma clase y con la misma antigüedad, de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 71.2¹³⁴⁸ para la pérdida de vigencia de la autorización por la pérdida total de los puntos asignados.

El permiso que se obtenga dispondrá de un saldo¹³⁴⁹ de 8 puntos.

Uno de los motivos de la intervención del permiso podría ser cuando el agente comprobase que la persona no está en condiciones de conducir durante cierto tiempo, como por ejemplo por tener una pierna o un brazo escayolado o inmovilizado.

Como se señaló, el agente, a pesar de que haya desaparecido esa medida provisional; por una cuestión de orden público, cuando el peligro sea realmente próximo y cierto, puede adoptar las medidas que considere oportunas para evitarlo. Luego tendrá que motivar bien, las razones que le han llevado a adoptar una medida de tal calibre, como es la intervención inmediata de un permiso.

El agente podría alegar lo que dispone el art. 12.4 del RG/Cir: "El permiso o licencia de conducción cuya vigencia hubiese vencido no autoriza a su titular a conducir y su utilización dará lugar a su intervención inmediata por la autoridad o sus agentes, que lo remitirán a la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente", pero surge la duda de si sigue teniendo validez una vez que ha dejado de estar tipificada esa posibilidad en la propia Ley.

En materia de delitos si está impuesta de manera taxativa la retirada material del permiso por el artículo 794.2 de la LECrim, una vez que sea firme la sentencia: "En los casos en que se haya impuesto la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores (estos últimos han pasado a ser vehículos de motor tras la aprobación del Reglamento UE 168/2013, en vigor en España desde 01/01/2016), el Secretario judicial procederá a la inmediata retirada del permiso y licencia habilitante, si tal medida no estuviera ya acordada, dejando unido el documento a los autos y remitirá mandamiento a la Jefatura Central de Tráfico para que lo deje sin efecto y no expida otro nuevo hasta la extinción de la condena".

Incluso la circular 10/11 pone el énfasis en que los fiscales se ocupen de asegurarse de cumplimiento de este artículo "Los Sres. Fiscales deben tener en cuenta que tanto en la privación cautelar como en la acordada en sentencia es obligado el cumplimiento de lo ordenado en el art 764 .4 in fine y 794.4 LECrim, procediéndose a la retirada material e inmediata del documento y comunicación al Registro de Conductores e Infractores".

Tras la sentencia de conformidad, el permiso de conducir se interviene, se une a los autos y se apercibe al condenado de que, en caso de conducción, incurre en el delito del art 384 inciso 2 CP. Simultáneamente se remite al Registro de Conductores e Infractores la fecha de la intervención y la condena impuesta. De este modo las conducciones punibles realizadas a partir de ese momento pueden ser detectadas por los terminales de la policía judicial de tráfico y comienza el cumplimiento efectivo de la pena.

Debiera indicarse que se regulará reglamentariamente como actuar cuando la persona privada del derecho a pilotar un vehículo quiere viajar a otro país y conducir en él, ya que en algunos países de destino no está privado de ese derecho.

El art. 15.2) RG/Cond señala que "No obstante, no serán válidos para conducir en España los permisos de conducción expedidos por alguno de dichos Estados que estén restringidos, suspendidos o retirados en cualquiera de ellos o en España", por eso no podría utilizarlo en ningún país del Espacio Económico Europeo.

En los países en los que fuera necesario utilizar un permiso internacional complementando al nacional tampoco podría llevarse ya que España solo expide permisos internacionales a quienes tengan el permiso en vigor, tal como señala el art. 32 b y c) del Reglamento General de Conductores.

¹³⁴⁷ Señala que la imposición de la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores (debemos tener en cuenta que tanto el ciclomotor como el ciclo de motor han pasado a ser vehículos de motor tras la aprobación del Reglamento UE 168/2013, en vigor en España desde 01/01/2016) inhabilitará al penado para el ejercicio de ambos derechos durante el tiempo fijado en la sentencia.

¹³⁴⁸ "... previa realización y superación con aprovechamiento de un curso de sensibilización y reeducación vial y posterior superación de las pruebas que reglamentariamente se determinen".

¹³⁴⁹ Debiera añadir "inicial".

2. Si la condena es igual o inferior a dos años¹³⁵⁰, para volver a conducir únicamente deberá acreditar haber superado con aprovechamiento el curso de reeducación y sensibilización vial¹³⁵¹ al que hace referencia el primer párrafo del artículo 71.2¹³⁵².

¹³⁵³ (Fraccionamiento de la pena de privación del permiso de conducir).

¹³⁵⁰ A diferencia del apartado anterior, no afecta al saldo de puntos del interesado, por lo que de nuevo le puede resultar más conveniente que una sanción administrativa que le suponga la pérdida de todos los puntos.

¹³⁵¹ Con lo cual se libran de lo que más temen los alumnos de estos cursos, el examen en la Jefatura Provincial de Tráfico, lo que no deja de ser un premio a las conductas que provocan sanciones penales frente a las que ocasionan sanciones administrativas.

¹³⁵² No existe ese primer párrafo en el art. 71.2, ya que ese apartado del artículo consta de un único párrafo.

¹³⁵³ Aunque el Código Penal no aprueba el fraccionamiento de la pena de privación del derecho a conducir ya que no contempla esta posibilidad de forma explícita, tampoco dicta su prohibición, por eso muchas audiencias no son proclives a tomar una decisión a favor del condenado para darle este tipo de opción. Sin embargo, en función de la situación económica de los afectados, varias audiencias han estado a favor de darle el fraccionamiento del permiso de conducir a algunas personas. Para ello, deben cumplir ciertos requisitos

Para poder pedir el fraccionamiento es necesario que haya delito, es decir, que un Juzgado de Instrucción o penal, en su caso, haya condenado a una persona por un delito del artículo 379.2 del Código Penal, que castiga conducir bajo la influencia de drogas o alcohol. En ese artículo se establece que “será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de seis a doce meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, **y, en cualquier caso, con la de privación del derecho a conducir** vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años”. Si la «condena» es administrativa, es decir, si se trata de una multa no se permite el **fraccionamiento**.

Pese a que como vimos no existe una previsión específica al respecto en el Código Penal, jurisprudencialmente está reconocida la potestad discrecional de los Tribunales para conceder este privilegio o beneficio punitivo siempre y cuando la concesión del fraccionamiento no sea una resolución generalizada y el penado sea conductor profesional,

Se exigen los siguientes requisitos:

1. Conductor profesional. El investigado por un delito contra la seguridad vial, concretamente por una alcoholemia, debe probar ante el Juez que su profesión depende de su vehículo: transportista, autónomo, comercial... Esta prueba puede consistir en mostrar su carnet profesional, un contrato de trabajo, la tarjeta de transporte correspondiente, etc. Asimismo, debe acreditar la imposibilidad de cambiar de puesto de trabajo en la empresa por otro que no requiera conducir.

El juzgado, sin pretenderlo, podría estar condenando al conductor adicionalmente a una pena laboral y debemos recordar que las penas deben ser lo más favorables al reo en lo que se refiere a su integración social.

Con esta documentación el conductor trata de acreditar las dramáticas consecuencias que tendría la retirada del permiso de conducir, pues puede suponerle el despido de la empresa con lo que ello implica sobre sus ingresos.

2. Cargas familiares. El investigado por alcoholemia debe demostrar que, si le quitan el permiso, las consecuencias las pagará toda su familia, por ello, es imprescindible que su sueldo sea el sustento de todo o gran parte del grupo familiar, que se utilice para el pago de la hipoteca, tarjetas de crédito, suministros de gas, luz, agua..., o también, en el caso de estar divorciado o separado, para hacer frente al pago mensual de una pensión de alimentos. Al condenar al conductor se podría estar condenando a toda la familia, menores incluidos.

Este requisito pretende probar que la retirada del permiso supondría probablemente el desencadenante de la apertura de otros procesos judiciales debido a la falta de ingresos. Por ejemplo, no podría pagar la hipoteca lo que puede significar que el banco inicie un proceso de ejecución hipotecaria, si está divorciado, su ex-mujer (o su ex-marido) puede reclamarle la pensión de sus hijos o denunciarle por impago de la misma (penado con penas que pueden llevar a la cárcel), etc.

3. Propuesta de fraccionamiento. Hay que esperar a la firmeza de la sentencia para poder solicitar el aplazamiento de la pena. Una vez abierta la fase de ejecución por el Juzgado Penal correspondiente (no por el Juzgado de Guardia donde se celebra el juicio rápido por alcoholemia), se ha de proceder a través del abogado a pedir o solicitar al Juez el aplazamiento de la pena presentándole, al mismo tiempo, un plan de fraccionamiento de la misma. Por ejemplo, propuesta de conducir tan solo los días laborales; calendario de fines de semana, puentes y vacaciones de los que disponga el penado -con días y fechas concretos-, en número suficiente para dar cumplimiento al periodo de privación del permiso que le ha sido impuesto, a los efectos de la correspondiente liquidación de la pena.

No todos los juzgados permiten el fraccionamiento temporal de la pena de privación del permiso de conducir. Algunas Audiencias Provinciales sí tienen un criterio favorable, ya que consideran que el Código Penal no prohíbe cumplir la pena a plazos y, por tanto, ha de permitirse. También opinan que cumplir la pena de retirada de manera

TÍTULO V

Régimen sancionador

CAPÍTULO I

¹³⁵⁴Infracciones¹³⁵⁵

Artículo 74. Disposiciones generales.

íntegra e inmediata puede producir un daño económico muy considerable cuando su turismo/furgoneta/camión es su herramienta de trabajo.

Los fundamentos jurídicos de esta posibilidad en la ejecución de esta concreta pena se basan en:

-El silencio del Código Penal en esta cuestión.

-Una interpretación favorable al reo que se concreta en la conciliación entre la ejecución de la pena y la vida laboral (la privación del permiso de conducir llevaría aparejada una privación de ejercer su profesión u oficio al penado, que no le ha sido impuesta -pena laboral-)

Como precedentes jurisprudenciales sobre esta cuestión cabe citar, entre otros, las sentencias de AP Madrid, Sec. 17ª, 242/2009, de 9 de marzo y de AP Castellón, Sc. 2ª, 142/2009, de 4 de mayo.

En Italia, si está previsto el fraccionamiento de una retirada administrativa del permiso. En el caso de que la tasa de alcohol constatada no resulte superior a 0,8 g por litro, al transgresor-conductor se le aplicaría una "simple" sanción administrativa que podría oscilar entre un mínimo de 544 € y un máximo de 2.174 € así como la suspensión del permiso de conducir de tres a seis meses, pero, al no ser delito, ningún Tribunal penal se ocupará del asunto. Si hubiese un nivel de alcoholemia superior al umbral mencionado, en este caso la sentencia penal se convertirá en una consecuencia ineludible.

La tasa de alcohol en sangre inferior a 0,8 g por litro - es la única hipótesis en la que es posible solicitar un permiso de conducción por motivos laborales, de duración limitada.

Para poder solicitar un permiso para poder seguir trabajando como conductor (o incluso de asistencia a discapacitados según la "Ley 104") tras la suspensión de su permiso de conducir deben coexistir las siguientes condiciones:

- *La infracción cometida no puede haber implicado un accidente de tráfico.*
- *La solicitud a las autoridades administrativas-debidamente motivada- debe realizarse en el plazo perentorio de 5 días desde la pérdida de vigencia del permiso de conducir;*
- *El permiso sólo puede expedirse para determinadas franjas horarias;*
- *El permiso no puede tener una duración superior a tres horas diarias;*
- *El lugar de trabajo o el domicilio de la persona discapacitada no debe ser fácilmente accesible en transporte público;*
- *El permiso especial laboral sólo puede ser expedido una única vez.*

Hay que recuperar (y con intereses) las horas de conducción.

¹³⁵⁴ *Es lamentable que no se hayan puesto los puntos que se pierden al lado de cada infracción, ya que eso haría que los conductores fuesen más conscientes de las consecuencias negativas que para sus intereses implican sus conductas.*

¹³⁵⁵ *Están reguladas en los arts. 74 a 79.*

Encontramos infracciones relacionadas con el tráfico y con las conductas que suponen quebrar la seguridad vial tanto de modo potencial, que, en aplicación del Dictamen FSCSV 1/2021 podrían llegar a suponer delitos de riesgo, como real, que, en base al mismo Dictamen son delito de peligro, pero también con conductas relacionadas con obligaciones, como sucede con el seguro del vehículo, que se regularán y sancionarán con arreglo a su legislación específica e igualmente otras vinculadas a actividades que se producen dentro del tráfico como es el transporte de mercancías por carretera y la regulación de los tiempos de conducción y descanso.

1. Las acciones u omisiones contrarias¹³⁵⁶ a esta ley¹³⁵⁷ tendrán el carácter de infracciones administrativas¹³⁵⁸ y serán sancionadas en los términos previstos en la misma¹³⁵⁹.
2. Cuando las acciones u omisiones puedan constituir delitos¹³⁶⁰ tipificados en las leyes penales¹³⁶¹, se estará a lo dispuesto en el artículo 85¹³⁶².

¹³⁵⁶ Quedaría mejor si dijese “contrarias a lo dispuesto en esta ley”. El art. 25 de C.E. obliga al legislador a regular por sí mismo los tipos de infracción administrativa y las sanciones correspondientes, en la medida necesaria para dar cumplimiento a la reserva de Ley. No es lícito, a partir de la Constitución, tipificar nuevas infracciones ni introducir nuevas sanciones o alterar el cuadro de las existentes por una norma reglamentaria cuyo contenido no esté suficientemente predeterminado o delimitado por otra de rango legal. (STC 42/1987, de 7 de abril). Es decir, en este caso se trataría de los reglamentos de desarrollo del TRLTSV.

¹³⁵⁷ La STS de 23 de enero de 1998, Sección Cuarta (rec. 5397/1992), exige la concurrencia de dolo o culpa; así, no se podría sancionar a quien se salta un semáforo porque es embestido por detrás por otro vehículo.

El Tribunal Constitucional ha señalado: «Este principio de culpabilidad rige también en materia de infracciones administrativas (...) en la medida en que la sanción de dicha infracción es una de las manifestaciones del “ius puniendi” del Estado» (STC 246/1991, de 19 de diciembre, o STC 76/1990, de 26 de abril).

¹³⁵⁸ El legislador parece creer que la multa es la única solución para combatir las infracciones cuando podría hacer alternativas: suspensión temporal del permiso, cursos de sensibilización, inmovilización temporal del vehículo, entrevistas con víctimas de accidentes, etc.

¹³⁵⁹ La Ley debiera prever el “estado de necesidad” como eximente total o parcial de responsabilidad. Ese estado de necesidad se da en alguno de los siguientes casos:

la necesidad de proteger a alguien de un daño; (por ejemplo, trasladar a un herido al hospital).

Incumplir la norma para evitar un daño grave (por ejemplo, subir a una acera para evitar atropellar a alguien).

Necesidad grave personal (por ejemplo, operación de próstata con incontinencia).

Desmayo por hipoglucemia o epilepsia, especialmente si no están diagnosticadas.

En esos casos el daño debe ser grave, debe referirse a una persona (y no, por ejemplo, al patrimonio) y el peligro debe ser “actual”, es decir, no existe estado de necesidad si el daño ya se ha producido.

Véase lo dispuesto en el art. 29.3 de la Ley 40/2015, de Régimen Jurídico del Sector Público, sobre el principio de proporcionalidad.

¹³⁶⁰ Vemos que el TRLTSV no se ocupa de los delitos contra la seguridad vial ya que estos delitos están contemplados en el Código Penal. En esos casos es de aplicación el art. 118 LECrim, que señala que se le comunicará a la persona que presuntamente ha cometido un delito, que tiene entre otros derechos los siguientes: a) a ser informado de los hechos que se le atribuyen; g) a guardar silencio y a no prestar declaración si no desea hacerlo, y a no contestar a alguna o algunas de las preguntas que se le formulen y h) a no declarar contra sí mismo y a no confesarse culpable.

¹³⁶¹ Los agentes encargados de la vigilancia del tráfico califican como infracciones administrativas o delitos los actos de los usuarios de las vías que atentan contra la normativa vigente. Por ello las infracciones administrativas están relacionadas con los delitos contra la seguridad vial.

El art. 77 del TRLTSV, en sus apartados a) y c) se corresponde con el Artículo 379 CP (velocidad y drogas) y sus apartados e), f) y g) con los tipos recogidos en los artículos 380 y 381 CP (temeridad). Los ilícitos en ese artículo en su apartado k) se corresponden con el delito recogido en el Art. 384 CP, segundo párrafo, inciso último (conducir tras haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial o conducir un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción). Finalmente, la infracción penal del Art. 385.1 CP está relacionada con las infracciones administrativas de los artículos 77n) y b) del TRLTSV.

Si el agente considera que un usuario de la vía ha cometido un delito realiza un atestado y lo envía al juzgado, si el juez considera que no hay motivo para ser considerado delito lo sobresee y envía el expediente a la Jefatura Provincial de Tráfico para que proceda a denunciar administrativamente al infractor salvo que se declare la inexistencia del hecho.

Dada la complejidad de este apartado del artículo, al final del texto aparece un cuadro explicativo muy completo elaborado por Jordi Morales Dumanjón, que ha colaborado en este trabajo y que es Técnico en I+R de siniestros viales y Delegado de P(A)T en Girona.

¹³⁶² El art. 85 TRLTSV se ocupa de la actuación ante indicios de posible delito. El Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, que a su vez incluyó las Instrucciones de la Fiscalía General del Estado 3/2006 y 10/2011, que siguen siendo plenamente vigentes y que han pasado a integrarse en el CP con la reforma por la Ley Orgánica 2/2019, ha clarificado como se debe actuar en esos casos. Con posterioridad se han añadido

3. Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves¹³⁶³.

Artículo 75. Infracciones leves¹³⁶⁴.

Son infracciones leves¹³⁶⁵ las conductas tipificadas en esta ley referidas a:

los Dictámenes FSCSV 1/2021 y 2/2022 y la reciente reforma del CP por LO 11/2022 que modifica el art. 85.1 TRLTSV añadiendo la exigencia de atestado policial ante todo siniestro vial con lesionados y por supuesto con fallecidos; por lo que se deroga la norma anterior que sólo exigía atestado cuando los lesionados requieran un segundo tratamiento médico.

La sección primera de la Audiencia Provincial de Madrid en un auto de 23 de febrero de 2017, del que fue ponente D. Vicente Magro Servet, aclara qué circunstancias deben concurrir para que un accidente de tráfico derive a la vía penal, y para ello qué debe entenderse por imprudencia grave o menos grave.

Según este magistrado, para que en un accidente de tráfico se derive este hecho a la vía penal, deben concurrir dos circunstancias acumulativas, a saber:

1.- Que el hecho esté incluido en una de las conductas descritas en los arts. 76 y 77 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el TRLTSV.

2.- Que, además, según la conducta descrita existan lesiones que consten en los arts. 149 y 150 si la conducta es infracción grave, (art. 76) o lesiones que consten en los arts. 147.1, 149 o 150 CP si la conducta es infracción muy grave (art. 77) (ya que si fueran lesiones del art. 147.2 CP está despenalizado y habría que acudir a la vía civil, ya que el art. 147.2 solo sanciona actuaciones dolosas).

En el mismo se establece que: si se presenta una denuncia penal por un accidente de tráfico deben describirse con claridad estos dos conceptos para que el juez de instrucción acuerde incoar diligencias previas por delito, a saber:

1.- La conducta ocurrida como infractora.

2.- Las posibles lesiones.

En estos casos, en la denuncia se deberá especificar su inclusión bien en el art. 152.1 o en el art. 152.2 CP en base a la **conurrencia de la acción descrita como infracción (art. 76 y 77)** en el RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, **y además que de esa infracción se derivan unas lesiones** que consten en los arts. 147.1, 149 o 150 que permiten encasillar el hecho como delictivo. Si se tratase de homicidio imprudente habría que estar a lo dispuesto en el art. 142 CP.

El Dictamen 1/2021 de la Fiscalía de Sala Coordinadora de Seguridad Vial fija los criterios para la incoación de diligencias policiales y judiciales, en atención a los derechos de las víctimas de los siniestros viales. De ese dictamen emana el Oficio de 17.03.2021 de esa misma fiscalía que amplía los casos en los que las policías que desarrollan tareas de seguridad vial **deben hacer atestados** y no conformarse con informes “internos”.

¹³⁶³ Esta clasificación se basa en lo dispuesto en la Base octava de la Ley 18/1989 de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Allí se señala que “las infracciones a las normas de circulación se tipificarán de forma clara y precisa” y no siempre es así.

En el TRLTSV han quedado algunos tipos abiertos con definiciones ambiguas, de forma que el número de conductas que podrían ajustarse a la descripción que figura en algunas infracciones es muy amplio, con la consiguiente inseguridad jurídica que lleva aparejada.

Existen infracciones perfectamente medibles (longitud, anchura, velocidad, tiempos de conducción o presencia de alcohol o drogas en el organismo) mediante aparatos que deben estar controlados por las normas metrológicas que les afectan, pero frente a este tipo de infracciones, existen otras que consisten en no observar determinados comportamientos para los que no existe ningún tipo de medición salvo que se autorice su grabación en video, como por ejemplo desobedecer o no respetar a los agentes de la autoridad. En esos casos la autoridad sancionadora debe decidir lo que se debe entender por desobediencia o falta de respeto para saber si la conducta es sancionable. Luego hay que determinar la gravedad de ese comportamiento para ver que sanción se debe aplicar. Finalmente, cada paso de este proceso puede ser revisado en vía judicial.

¹³⁶⁴ En España pasamos en el TRLTSV de infracciones leves a graves (de acuerdo con la Base 8ª de la Ley de Bases sobre Tráfico de 1989), sin que existan infracciones medias o menos graves. En el Código Penal existen los delitos “menos graves”.

¹³⁶⁵ Sólo hay 4 infracciones leves tipificadas expresamente. El resto de las infracciones leves a las que va anudada una sanción se pueden ver en la Guía Codificada de Infracciones que actualiza regularmente la DGT y que es utilizada por los agentes de tráfico como ayuda para denunciar infracciones. Los agentes de la DGT tienen disponible una guía editada por la Escuela de Tráfico de la Guardia Civil que incluye numerosos comentarios.

- a) Circular en una bicicleta¹³⁶⁶ sin hacer uso del alumbrado reglamentario¹³⁶⁷.
- b) ¹³⁶⁸ No hacer uso de los elementos¹³⁶⁹ y prendas reflectantes¹³⁷⁰ por parte de los usuarios¹³⁷¹ de bicicletas¹³⁷²
- b) bis. El impago de peaje, tasa o precio público, cuando estos fueran exigibles.

Por otra parte, esta Guía sirve de base para otras guías que publican otras administraciones. Así la Conserjería de Justicia e Interior de la Junta de Andalucía ha publicado una Guía Codificada de Infracciones a la Seguridad Vial Urbana basándose en esta guía.

Y aquí reside el peligro, ya que parafraseando al Conde de Romanones que popularizó la frase “Ustedes hagan la ley que yo haré el reglamento”, la DGT puede decirle a los legisladores: “Ustedes indiquen las infracciones en la ley, que yo haré la Guía Codificada” y es que ésta, es un arma formidable en manos de la Administración ya que no se conocen, con toda la claridad necesaria, los criterios que se aplican para que unas infracciones sean consideradas como leves, otras como graves y aún algunas como muy graves, ya que, además, en numerosas ocasiones se apartan de lo dispuesto en la Ley y los Reglamentos, e incluso se incluyen infracciones como graves o muy graves cuando tendrían que figurar como leves.

Téngase en cuenta que los agentes de circulación acuden continuamente a la Guía codificada con la creencia de que se ajusta a la Ley y a sus Reglamentos, y los ciudadanos, en caso de discrepancias entre la normativa y la Guía, se van a ver mucho más afectados por la Guía que por la literalidad de la normativa.

Así, por ejemplo, en el caso de la señal V-1 no hay que solicitar autorización para su instalación, pero sin embargo hay que llevar el vehículo a la ITV para que se haga una diligencia tal como señala el **“Manual de Reformas de los Vehículos”** publicado y actualizado por el Ministerio de Industria en su apartado 9.1. Además, aunque la instalación de las luces prioritarias no se considera una reforma, si lo es la instalación de los anclajes a los que van sujetas esas luces.

Por ello debiera existir, al igual que en Alemania (Bußgeldkatalog) un Catálogo de Sanciones de Tráfico que fuese de dominio público.

¹³⁶⁶ Si una bicicleta no tiene timbre o no funciona también sería infracción grave por no cumplir con las condiciones técnicas establecidas, tal como señala el art. 76.o) del TRLTSV. Y ya se ha producido alguna denuncia en ese sentido.

¹³⁶⁷ Debía decir “conducir una bicicleta”. Si es una bicicleta tándem, de acuerdo con este apartado, habría que sancionar a sus dos ocupantes.

La Guía codificada de infracciones en materia de tráfico y seguridad vial, de la DGT, se aleja de lo dispuesto en este artículo ya que considera “infracción grave” (art. 76.e) no llevar encendida la luz de posición en una bicicleta cuando circula entre el ocaso y la salida del sol o en condiciones atmosféricas o ambientales que disminuyan sensiblemente la velocidad o en un tramo señalizado con la señal túnel. Sin embargo, el TRLTSV vemos que no diferencia entre la noche y el día.

También sorprende que, salvo señalización en contrario, se pueda encontrar a un conductor de 14 años (o a alguien con más edad) circulando en bicicleta, sin necesidad de hacerlo acompañado, de noche, por el arcén de una autovía, sin la luz reglamentaria y sin prendas reflectantes y sólo pueda ser denunciado por una infracción leve, a pesar del riesgo vial que eso implica para él y los demás usuarios. Si circulase, por ejemplo, a las 3 de la mañana, con la luz y una prenda reflectante, lo estaría haciendo legalmente, ya que el art. 38 RGCir no impide que las bicicletas puedan circular de noche en una autovía, salvo que lo indique una señal prohibiéndolo. En caso de ser denunciado, al ser menor, si no si hiciese cargo del pago de la sanción, tendrían que hacerlo los padres o tutores como responsables solidarios.

¹³⁶⁸ Los apartados a) y b) de este artículo son un despropósito total. Se ha querido quedar bien con el colectivo ciclista y apenas se castigan, al ser infracciones leves, conductas muy peligrosas no sólo para los propios ciclistas sino para el resto de los conductores. Esta incongruencia se aprecia aún más al ver que, en cambio, se considera infracción grave (art. 76c) TRLTSV) que un ciclista circule por la calzada en lugar de hacerlo por un arcén transitible (art. 36.1 RGCir), ya que el riesgo para la seguridad vial es muy inferior al que supone circular de noche sin luces o sin alguna prenda reflectante.

¹³⁶⁹ Catadióptricos, aunque también puede ser algún otro elemento que lleve en su vestimenta o en la propia bicicleta.

¹³⁷⁰ El artículo 43.4) TRLTSV habla de “alguna prenda o elemento reflectante”.

¹³⁷¹ En este apartado si estaría contemplada la bicicleta tándem y serían sancionados sus dos ocupantes si ninguno llevase algún elemento o prenda reflectante. Si hubiera querido indicar que con un elemento o prenda reflectante era suficiente, debiera haber puesto “No hacer uso de, al menos, una prenda o elemento reflectante ...”.

¹³⁷² Debía haber puesto “ciclos”.

b) ter. Incumplir la obligación de los conductores de estar en todo momento en condiciones de controlar su vehículo.

¹³⁷³ (No prestar la debida atención a la conducción).

¹³⁷⁴ (No señalizar las maniobras los conductores de bicicletas con el brazo o con las luces indicadoras de dirección).

c) Incumplir las normas contenidas en esta ley¹³⁷⁵ que no se califiquen expresamente como infracciones graves o muy graves¹³⁷⁶ en los artículos siguientes, **especialmente en el caso**

¹³⁷³ Al no estar tipificada como infracción grave o muy grave sería leve. Una de las modalidades de esta infracción es la que realizan las personas que se dedican a mirar, muchas veces de forma morbosa, los accidentes o incidentes de tráfico. Si ralentizasen el tráfico o perturbasen la circulación podría estar cometiendo una infracción grave por conducción negligente, aunque también se les podría denunciar por no mantener la distancia de seguridad o por circular por debajo de la velocidad mínima sin motivos para ello.

El art. 49.2 RGCir establece: “Los vehículos que circulan acompañando a otros o realizando servicios especiales podrán hacerlo por debajo de la velocidad mínima, siempre que utilicen la señalización V-21 o V-22. Esto incluye vehículos de protección, acompañamiento de transportes especiales o formaciones ciclistas organizadas.”

¹³⁷⁴ El art. 109 RGCir, dedicado a las advertencias ópticas, al no considerar este comportamiento, en todo tipo de vehículos, como grave o muy grave, lo convierte en una infracción leve. Debiera indicarse si, en el caso de que una bicicleta instale indicadores de dirección, si éstos pueden sustituir a la señalización con el brazo. Ese mismo artículo parece indicar que esto último es posible.

¹³⁷⁵ Hubiera quedado mucho mejor si dijese “en esta Ley o en sus Reglamentos de desarrollo”. Hay muchas sanciones por conductas inadecuadas que sólo aparecen en los reglamentos.

Así, por ejemplo, el artículo 11.4) del RGCond. señala: “La posesión del permiso o licencia original y de un duplicado de éstos dará lugar a la recogida inmediata del original para su remisión a la Jefatura Provincial de Tráfico que, de resultar falsa la causa alegada para obtener el duplicado, dará cuenta del hecho a la autoridad judicial por si pudiera ser determinante de responsabilidad penal”. En caso de que no fuera falsa la causa alegada pero el conductor tuviese un duplicado sin haberlo remitido a la JPT, existiría una infracción administrativa que sería sancionada levemente al no estar tipificada como infracción grave o muy grave.

Cruzar un paso de peatones en diagonal, especialmente, los que se están pintando de gran tamaño, sería falta leve ya que hay que cruzar la calzada de forma perpendicular al eje de la misma.

La STS núm. 1113/202 de la Sección Cuarta, de la Sala de lo Contencioso Administrativo, de 24 de junio de 2024, nos recuerda que el desarrollo reglamentario debe limitarse a aspectos procedimentales o instrumentales para facilitar la aplicación del precepto legal a ejecutar, y no debe incidir en la regulación sustantiva. La Sentencia proclama que el reglamento no debe añadir requisitos de fondo no contemplados en la Ley que lo ampara.

¹³⁷⁶ Por ejemplo, las sanciones por las conductas contempladas en el 2 y 4.3 del RGCir, es decir, tomar fotos en medio del tráfico, hacer encuestas, limpiar la luna delantera cuando un vehículo se detiene en un semáforo, vender pañuelos de papel, etc.

El principio de tipicidad exige que la Administración sancionadora precise el tipo infractor a la hora de dictar el acto por el que impone una sanción. Siendo anulada la infracción de tipificarse incorrectamente, sin que corresponda a los tribunales buscar y aplicar un tipo sancionador alternativo –STC 297/2005, STS de 07.03.2011. Debiera regularse la actividad de los “gorrillas” prohibiéndolos o uniformándolos. Hay que diferenciar a los “gorrillas” que según el DLE es una “Persona que avisa de la existencia de una plaza libre para aparcar a cambio de una propina” del aparcacoches que suele ser el empleado de una discoteca o restaurante que se dedica, por cuenta del local, a encontrar estacionamiento para los clientes.

A veces se denuncia a personas por cruzar la calzada por lugares no habilitados para el paso de peatones. Otras infracciones que se calificarían como leves son: no llevar sujeta a una mascota que va en el vehículo o en la caja de un/una pick-up y que por ello se puede abalanzar sobre el conductor o caerse del vehículo, conducir con alguna puerta abierta, no indicar el cambio de domicilio a la JPT, usar la bocina de forma inadecuada, circular con los retrovisores deteriorados dificultando la visión hacia atrás, tener el parachoques en mal estado, etc.

También son consideradas infracciones leves el no llevar la documentación encima: permiso válido para conducir, tarjeta ITV o certificado de características, o permiso de circulación. La Guía Codificada de Infracciones de la DGT establece una sanción de 60 €.

Recordemos que el art. 53.c) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, establece el derecho “A no presentar documentos originales salvo que, de manera

excepcional, la normativa reguladora aplicable establezca lo contrario. En caso de que, excepcionalmente, deban presentar un documento original, tendrán derecho a obtener una copia autenticada de éste”.

En caso de no aportar ningún documento será denunciado por carecer de todos ellos (con inmovilización de vehículo). Hay que tener en cuenta que se puede “colgar” el sistema informático o los Agentes no tener cobertura para acceder a internet o comunicarse con el operador de sala.

No llevar la pegatina V-19 que demuestra que se ha efectuado la ITV es infracción leve. No se debiera sancionar ya que es un dato que tiene en su poder la administración. La Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas establece en el artículo 28.2 que “los interesados no estarán obligados a aportar documentos que hayan sido elaborados por cualquier administración, con independencia de que la presentación de los citados documentos tenga carácter preceptivo o facultativo en el procedimiento”. Previamente, el interesado deberá expresar “su consentimiento a que sean consultados o recabados dichos documentos”. Lamentablemente no se prevén sanciones ni ningún tipo de penalización por el incumplimiento de este derecho.

También sería sancionable si la llevase puesta en distinto lugar al indicado en el Anexo XI, señal V-19 del RGV, donde se establece que se debe colocar en el ángulo superior derecho del parabrisas por su cara interior en los vehículos que tengan parabrisas o en lugar bien visible en el resto de vehículos. Dado que el art. 19.1) RGCir dice que: “La superficie acristalada del vehículo deberá permitir, en todo caso, la visibilidad diáfana del conductor sobre toda la vía por la que circule, sin interferencias de láminas o adhesivos”, si no se retiran las pegatinas antiguas y eso, en opinión del agente, pudiese interferir con la conducción, podría ser motivo de denuncia.

En caso de haber perdido la pegatina, normalmente por cambio de parabrisas, la normativa no regula la expedición de duplicados del distintivo, por lo que es recomendable mostrarle a los agentes de tráfico la ficha técnica ITV y el informe favorable de la inspección que si son obligatorios. Sin embargo, debemos tener en cuenta que existen vehículos en los que el cambio de un parabrisas constituye una reforma (de importancia) por lo que deben pasar la ITV, como ocurre con vehículos agrícolas y de obras, dado que el parabrisas se integra en el sistema antivuelco. Lo podemos ver en el **“Manual de Procedimiento de Inspección de las Estaciones ITV”**, que se actualiza regularmente, que en su apartado 10.6 describe lo que se considera una reforma en un vehículo y remite al **Manual de Reformas de Vehículos** donde se indica en sus apartados III (vehículos agrícolas) y IV (vehículos de obras y/o servicios) que se considera reforma cambiar el parabrisas si está integrado en una estructura de protección.

El día 13.07.2020 los medios de comunicación se hicieron eco de una sentencia de la Sala de lo Penal de Tribunal Supremo en la que se establece que la utilización no autorizada del distintivo oficial de haber superado favorablemente la Inspección Técnica de Vehículos (ITV) es constitutiva de un delito de uso de certificación falsa que el Código Penal castiga con pena de multa.

La Sala de lo Penal del Tribunal Supremo en sentencia 343/72020 de 25.06.2020 establece que el proceso de certificación o su control corresponde a la Administración pública, por lo que cualquier reproducción o manipulación de estos marcadores, o la utilización no autorizada de los sellos legítimos, se integra de manera definitiva en la ordinaria finalidad probatoria que se asigna al distintivo original y adquiere por ello su pleno significado, por lo que se encuadra plenamente en los dos primeros números del artículo 399 del Código Penal: (1. El particular que falsificare una certificación de las designadas en los artículos anteriores será castigado con la pena de multa de tres a seis meses. 2. La misma pena se impondrá al que hiciere uso, a sabiendas, de la certificación, así como al que, sin haber intervenido en su falsificación, traficare con ella de cualquier modo).

La sentencia concluye que “los distintivos gráficos tienen la consideración de certificado a los efectos del Código Penal, cuando confluyen en ellos las siguientes características: 1) Una previsión normativa que identifique un conjunto de productos, de servicios o de situaciones, a los que se exige cumplir unas cláusulas específicas para poder ser merecedores de una consecuencia también prevista; 2) El establecimiento de un sistema cerrado para el control de los condicionamientos impuestos; 3) La previsión normativa de un sello, o de un distintivo, al que se atribuye el significado de acreditar que concurren esas previsiones específicas en el objeto al que se incorporen y 4) Que corresponda a la administración pública vigilar la satisfacción de las exigencias de ese proceso”.

Además, recuerda que la Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor equipara la capacidad demostrativa que corresponde al certificado de superación de la inspección técnica, con los sellos adhesivos que específicamente se registren para esa función, en lo que hace referencia al hecho de haberse superado la prueba de inspección técnica.

El 20.04.2021 los medios informan que la Audiencia Provincial confirmó la sentencia del Juzgado de lo Penal núm. 1 de Cáceres que condenó al titular de un vehículo por un delito de falsificación de certificación. Le condenaron a pagar una multa de 1.800 euros por llevar una pegativa ITV falsa. Hoy los agentes cuentan con instrumentos para saber al instante si ha pasado la ITV en su debido tiempo y forma. Si se hubiese tratado de la falsificación de un documento público tendría mayores consecuencias penales.

de los conductores de bicicletas¹³⁷⁷ siempre que no comprometan la seguridad de los usuarios de la vía.

¹³⁷⁸ (No llevar el permiso de conducir o de circulación consigo, la tarjeta o la pegatina ITV).

¹³⁷⁹ (No señalizar convenientemente el vehículo en caso de avería, accidente o caída de la carga).

¹³⁸⁰ (Parar o estacionar en una carretera o autopista).

¹³⁸¹ (Quedarse sin combustible).

¹³⁸² (Falta de placa con número de plazas en vehículos de servicio público).

En lo que se refiere a la negativa a pagar peajes en autopistas que lo exijan, estacionar en una vía de doble sentido haciéndolo en el lado contrario al sentido de la marcha, llevar menores en bicicletas cuando no esté permitido ... se califican como infracciones leves al no estar tipificadas expresamente como gravea o muy graves. Igualmente serían infracciones leves, remolcar un vehículo con un vehículo particular o circular sin la letra "L" cuando se es novel.

Pero la falta de tipificación de algunas conductas dificulta el conocimiento de una posible infracción por parte de los distintos usuarios de la vía. Eso sucede con la no utilización o la utilización inadecuada de los triángulos de señalización ya que no queda claro que sea una infracción al art. 77h) del TRLTSV que se refiere a "demás elementos de protección". El RGCir, por su parte, se refiere en el Capítulo II del Título III a "dispositivos o elementos de seguridad" y sería interesante que los enumerase para mejorar la comprensión de la normativa y proporcionar mayor seguridad jurídica.

No colocar adecuadamente la baliza luminosa V-16, tal como señala el Codificado de Infracciones de Tráfico, es infracción leve..

¹³⁷⁷ La redacción ve a los conductores de bicicletas como posibles infractores, aunque el legislador haya pretendido sancionar a los demás usuarios en relación con su comportamiento con los ciclistas.

¹³⁷⁸ Al ser una infracción leve, la sanción máxima que se puede imponer es de 100 euros. Algunos medios señalan que la DGT aplica generalmente una sanción de 10 euros, aunque la Guía codificada de infracciones en materia de tráfico y seguridad vial, de la DGT, indica que "circular con el vehículo reseñado sin llevar consigo el permiso válido para conducir, permiso de circulación y tarjeta de inspección técnica o certificado de características de aquel, no exhibiendo los mismos a solicitud del agente de la autoridad. El Codificado de Infracciones establece una sanción de 60 €.

¹³⁷⁹ Sorprende que no señalizar convenientemente el obstáculo en caso de avería o accidente o caída de la carga, no esté tipificado como infracción grave. El Codificado de Infracciones de Tráfico la considera infracción leve a la que va anudada una multa de 80 €.

Depositar o abandonar sobre la vía objetos o materias que puedan entorpecer la libre circulación, parada o estacionamiento también es falta leve.

¹³⁸⁰ El tipo de infracción será en función del tipo de peligro creado. El art. 39.1) del TRLTSV establece que "La parada o el estacionamiento de un vehículo en vías interurbanas debe efectuarse siempre fuera de la calzada, en el lado derecho de la misma y dejando libre, cuando exista, la parte transitable del arcén" y el art. 40.1c) dispone que "En los carriles o partes de la vía reservados exclusivamente para la circulación o para el servicio de determinados usuarios".

¹³⁸¹ En España, a diferencia de Alemania, por ejemplo, no está sancionado con claridad quedarse sin combustible mientras se circula con el vehículo. El único asidero legal para sancionar sería "no prestar atención permanente a la conducción" (art. 13.2 TRLTSV). En aquel país se sanciona por el hecho de tener que parar o estacionar por ese motivo en una autopista o en una vía convencional. En España lo que se sancionaría normalmente serían las maniobras voluntarias o involuntarias que supongan un peligro para la circulación provocadas por la falta de combustible.

¹³⁸² El número de personas transportadas en un vehículo no podrá ser superior al de plazas autorizadas para el mismo que, en los de servicio público y en los autobuses, deberá estar señalado en placas colocadas en su interior, sin que, en ningún caso, pueda sobrepasarse, entre viajeros y equipaje, la masa máxima autorizada para el vehículo. (Art. 9.1 RGCir).

Sobre las denuncias formuladas por los agentes de la Agrupación de Tráfico por no llevar instalada en el interior del taxi la placa en la que conste el número de plazas autorizadas, si bien es cierto que en la documentación del

¹³⁸³ (Apagado del motor).

¹³⁸⁴ (Ordenanzas municipales y sanciones).

¹³⁸⁵ (Infracciones incongruentes).

vehículo consta el número de personas que puede transportar, no es menos cierto que tanto el artículo 9.1 del Reglamento General de Circulación, como el artículo 29 del Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes de Automóviles Ligeros, aprobado por Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo, contempla esa exigencia. En consecuencia, se considera que el hecho de que la normativa de una Comunidad Autónoma no contemple esa obligación de instalar dicha placa, ello no impide que se pueda exigir, al estar contemplada en las disposiciones de carácter general mencionadas, aplicables en todo el territorio nacional" (escrito de la DGT de 31 de julio de 2009).

¹³⁸³ El art. 92 RGCir dice que se debe apagar el motor al bajar del vehículo y desconectar el arranque, pero incluye la frase: "cuando le fuesen de aplicación". En algunos vehículos no se aplicaría el apagado del motor ya que necesita mantenerlo encendido.

El RGCir, en su att. 97.3.a) concreta que se deberá apagar el motor cuando se inmoviliza el vehículo por emergencia en un túnel o paso inferior y lo aclara un poco más en el art. 115.2) al señalar que lo debe apagar sólo en paradas prolongadas de más de 2 minutos en espacios cerrados (como los túneles) y durante la carga de combustible.

Lo llamativo es que en los art. 75, 76 y 77 de la Ley de Tráfico no figura como infracción el parar o estacionar con el motor en marcha. Se podría pensar que se podría aplicar el último apartado del art. 75: c) Incumplir las normas contenidas en esta Ley que no se califiquen expresamente como infracciones graves o muy graves en los artículos siguientes, (...) pero es que la ley al referirse a la parada y estacionamiento en los art. 39 y 40 no cita la obligación de apagar el motor en las paradas y estacionamientos y por ello no habría base legal para sancionar.

Es cierto que el Reglamento General de Circulación considera una infracción no apagar el motor, pero un reglamento no puede añadir sanciones a las que contempla la ley. Es lo que se llama reserva de ley en materia sancionadora. En la Ley tendría que haber aclarado que esta infracción se desarrollaría reglamentariamente, es decir, tendría que haber hecho una remisión al reglamento.

¹³⁸⁴ El Tribunal Supremo, Sala de lo Contencioso-administrativo, en Sentencia 1270/2022, de 10 de octubre, declaró que si bien los entes locales gozan de una gran flexibilidad a la hora de desarrollar la potestad sancionadora en materias que caen dentro del ámbito de su competencia, no pueden soslayar la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que es la que determina que el régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, y subraya que en todo caso, la regulación del régimen sancionador debe efectuarse con respeto a lo establecido en la Ley.

Si la Ley de Tráfico no menciona expresamente, entre las infracciones graves y muy graves, el estacionamiento sin título habilitante o ticket, es porque este comportamiento debe entenderse incluido dentro de la cláusula residual del artículo 75 de la Ley y debe ser calificado necesariamente como una infracción leve. Resulta razonable la distinción entre infracciones de estacionamiento que constituyan grave riesgo para los peatones, obstaculicen la circulación o se detengan en lugares peligrosos respecto a la ausencia de un ticket de aparcamiento. Por ello debe justificarse la "situación particular concreta" y distinguir entre infracciones graves de estacionamiento y paradas e infracciones leves.

¹³⁸⁵ La falta de tipificación como graves o muy graves de muchas infracciones hace que pasen a ser leves y ante la dificultad de identificarlas, la DGT, tal como ya hemos señalado, publica la Guía codificada de infracciones en materia de tráfico y seguridad vial, para facilitar el trabajo de los agentes. Vamos a examinar seguidamente aquellas infracciones leves que figurando en la Guía codificada presentan mayores incongruencias:

a) En materia de comportamiento indebido en la circulación (infracciones leves):

- **Comportarse indebidamente en la circulación causando peligro a las personas** (es difícil de entender que se cause peligro a los demás y se considere infracción leve). Además, sería interesante saber si un "comportamiento indebido" equivale a "conducción negligente" ya que esta última tiene la consideración de infracción grave.
- **Comportarse indebidamente en la circulación entorpeciendo la misma, causando perjuicios y molestias innecesarias a las personas o daños a los bienes** (aquí parece razonable que sea leve cuando sólo se provocan molestias y perjuicios, pero resulta extraño que causar daños a los bienes sea también leve, aunque debemos tener en cuenta que esos daños tendrían que ser también leves y estarían cubiertos por el seguro o por el consorcio de compensación de seguros). Por su parte, el art. 77.r) considera muy grave causar daños a la infraestructura de la vía.

- **Transportar en el vehículo reseñado un número de personas superior al de plazas autorizadas, sin que el exceso de ocupación supere en un 50% dichas plazas.** El Codificado de Infracciones pone como ejemplo un turismo de 5 plazas y señala que es falta leve sólo cuando transporte como máximo 6, lo cual no tiene sentido ya que el 50% de 5 es 2,5 lo que indica que podría transportar hasta 8 siendo infracción leve y adaptando la máxima de “in dubio pro reo” a “si hay duda, se aplica el beneficio al infractor”, es decir, 7,5 pasaría a ser 8. También indica que en el caso de que el vehículo tenga 9 plazas, sería leve si no supera 12 personas y también está hecho mal el cálculo ya que podría llevar 13 o 14 dependiendo del criterio con que se aplique la norma. De todas formas esto no tiene sentido ya que el art. 47 del TRLTSV obliga al conductor y a los ocupantes del vehículo a utilizar el cinturón de seguridad y las personas que exceden el número de plazas no pueden utilizarlo y de acuerdo con el art. 76.h) TRLTSV estarían cometiendo una infracción grave. El Codificado aclara que si el exceso afecta a los movimientos del conductor o a la estabilidad del vehículo se tipificará como infracción al art. 3.1 del RGCir (conducción negligente), aunque realmente está tipificada como infracción grave en el art. 76.m) TRLSV.
- **Transportar personas en un vehículo en emplazamiento distinto al destinado y acondicionado para ellas.** Da a entender que si una persona viaja en el maletero del vehículo sólo es infracción leve. De nuevo sería infracción grave del pasajero por no utilizar el cinturón de seguridad.
- **Viajar personas en un vehículo destinado al transporte de mercancías o cosas en el lugar reservado a la carga, incumpliendo las condiciones que se establecen en las disposiciones que regulan la materia.** Otra vez vemos que, por ejemplo, si se transportan inmigrantes ilegales dentro de la caja de un camión, el conductor sería denunciado, en la normativa de tráfico, por infracción leve, aunque una vez más serían denunciados los ocupantes por no utilizar el cinturón de seguridad.
- **Realizar el conductor de un transporte colectivo de personas, actos que le puedan distraer durante la marcha.** Parece indicar que, por ejemplo, ver una película en una tableta mientras se conduce es infracción leve.
- **No velar por la seguridad de los viajeros el conductor, o en su caso el encargado, de un transporte colectivo de viajeros, tanto durante la marcha como en las subidas y bajadas.** Asombra ver que si un conductor arranca un autobús mientras se está bajando gente sea infracción leve en la normativa de tráfico.
- **Llevar corriendo por la vía, caballerías, ganados o vehículos de carga de tracción animal, en las inmediaciones de otros de la misma especie o de las personas que van a pie.** Es decir, que si son de distinta especie ni siquiera es infracción leve como, por ejemplo, si se llevan corriendo caballos cerca de vacas.
- **Abandonar la conducción de caballerías, ganados o vehículos de carga de tracción animal, dejándolos marchar libremente por el camino o detenerse en él.** Un nuevo sinsentido, ya que si una persona lleva una manada de vacas por la vía y las deja solas para ir, por ejemplo, a comprar algo, es infracción leve.
- **No entrar lo antes posible en el carril de deceleración al abandonar una vía.** Eso implica que si no se entra al principio del carril se está cometiendo una infracción.
- **Circular llevando abiertas las puertas del vehículo.** Debiera indicar que sólo es infracción leve si las puertas van mal cerradas con riesgo de apertura no si van abiertas.
- **Entrar o salir del vehículo por el lado más próximo al borde de la vía.** Teniendo en cuenta que la acera o el arcén forman parte de la vía, siempre se estaría cometiendo la infracción independientemente de por donde se entrase o saliese del vehículo.
- **Comportarse el usuario de la vía entorpeciendo indebidamente la circulación, causando daños al medioambiente.** Tendría que figurar “daños leves al medioambiente por encima de los permitidos reglamentariamente” para ser considerada infracción leve. Tengamos en cuenta que el hecho de circular con un vehículo de motor, incluso eléctrico, siempre va a casar daños al medioambiente.
- **No comunicar el titular del vehículo en régimen de arrendamiento a largo plazo al registro de vehículos del organismo autónomo jefatura central de tráfico la identidad del arrendatario.** En este caso no se entiende como puede ser infracción leve ya que el arrendatario puede hacer cometido una falta grave, muy grave e incluso un delito.
- **Viajar personas en un vehículo destinado al transporte de mercancías o cosas en el lugar reservado a la carga, incumpliendo las condiciones que se establecen en las disposiciones que regulan la materia.** Es decir, si los empleados de una empresa de mudanzas van de pie en la caja del camión, es infracción leve.
- **Circular dos personas en el vehículo reseñado en condiciones distintas a las reglamentarias.** Esto implica que si en un vehículo de 2 ruedas viaja un adulto entre el conductor y el manillar es infracción leve. Sin embargo, si tuviesen menos de 12 años sería según la Guía codificada, infracción grave.
- **Manipular las puertas de un vehículo de transporte colectivo de viajeros sin estar autorizado para ello** (o sea, una persona impide que se cierren las puertas o las abre durante la marcha y es infracción leve).

- **No despejar un peatón la calzada al apercebirse de las señales ópticas y acústicas de los vehículos prioritarios** (es decir, en una vía de un carril para cada sentido separado por una mediana, si un peatón se queda en medio del carril cuando viene un vehículo de la policía, de los bomberos o una ambulancia estaría cometiendo una infracción leve).
- **Transitar un peatón por la calzada, existiendo zona peatonal practicable** (debiera aclarar que es leve cuando se circula por el borde de la calzada, ya que si lo hace por el medio de un carril se crea una situación muy peligrosa).
- **Circular por la calzada sobre un monopatín, patín o aparato similar sin causa justificada** (debemos tener en cuenta que se trata de juguetes, ya que si no fuese así tendría que aparecer el término “eléctrico” o “VMP”).
- **Circular por la acera o calle residencial sobre un monopatín, patín o aparato similar a velocidad superior al paso de una persona** (de nuevo se trata de juguetes y tampoco está establecida legalmente cual es la velocidad al paso de una persona, teniendo en cuenta que un niño, un adulto y un anciano tienen velocidades distintas).
- **Atravesar la calzada a través de un paso a nivel, sin obedecer las señales del agente** (dado que existe en la normativa el “paso a nivel” y para evitar confusiones debía decir “paso de peatones a nivel”).
- **Circular un peatón por una autopista o autovía** (habida cuenta de la peligrosidad evidente de dicha conducta). Es llamativo que indique “peligrosidad evidente” y sea infracción leve.
- **Transitar con un animal aislado, existiendo un itinerario practicable por vía pecuaria** (en el siguiente apartado establece que sigue siendo leve si se trata de un rebaño o manada de animales y el peligro es muy diferente).
- **Transitar con un animal aislado, existiendo otra vía alternativa con menor intensidad de circulación de vehículos** (deberá indicarse el tipo de animal de que se trate.). Sigue siendo leve si se transita con un rebaño o manada y sorprende que no se tenga que indicar en la denuncia cuál sería la vía alternativa.
- También entrarían dentro del comportamiento indebido, como infracciones leves, conductas que puedan “causar una molestia innecesaria a las personas que habitan en los inmuebles cercanos a la vía”; como por ejemplo, circular con la radio o con música a todo volumen o mantener el vehículo reteniendo la circulación por no abonar el peaje, siendo compatible la tramitación en paralelo de ambos expedientes contra el conductor (Instrucción DGT 12/S-127).
- b) Obstáculos y peligros en la vía (infracciones leves):**
 - **Dejar animales sin custodia en la vía o sus inmediaciones, existiendo la posibilidad de que aquellos puedan invadir la misma.** Otro grave peligro que se considera infracción leve.
 - **Depositar o abandonar sobre la vía objetos que puedan entorpecer la libre circulación, parada o estacionamiento.** Seguidamente aclara que puede ser delito cuando se pueda originar un grave riesgo para la circulación (colocando en la vía obstáculos imprevisibles, derramando sustancias deslizantes o inflamables) y llama la atención que una conducta que recibe un reproche sancionador leve pase, al agravarse, a ser delito sin que antes pueda considerarse grave o muy grave.
 - **No adoptar el conductor de un vehículo inmovilizado las medidas necesarias para que sea retirado en el menor tiempo posible, obstaculizando la circulación** (es decir, si un conductor al que se le avería el vehículo se marcha a un bar y deja el vehículo obstaculizando la circulación comete una infracción leve).
 - **No procurar la colocación del vehículo o su carga en el lugar donde cause menor obstáculo a la circulación, tras haber quedado el mismo inmovilizado en la calzada o haber caído su carga sobre la misma** (dejar la carga caída en la calzada es infracción leve).
 - **Incumplir el ocupante de un vehículo inmovilizado por accidente o avería las obligaciones reglamentariamente establecidas para el mantenimiento de su seguridad.** (Es decir, si un vehículo tiene un accidente en una autopista y el conductor queda inconsciente, el ocupante sólo es sancionado levemente por quedar dentro del vehículo sin hacer nada).
 - **No emplear o no emplearlos adecuadamente, los dispositivos de preseñalización de peligro reglamentarios para advertir la circunstancia de la inmovilización del vehículo o caída de su carga a la calzada** (vemos que si no se coloca la baliza luminosa en el vehículo es infracción leve).
 - **Cumplimentar el usuario identificado el parte de accidente de su vehículo en la plataforma de circulación, incumpliendo la obligación de realizar dicho proceso en lugar seguro fuera de la vía** (otra actividad muy peligrosa que se considera una infracción leve). Otra vez vemos que si se cumplimenta en el arcén o en la acera es infracción ya que forman parte de la vía.
 - **No figurar las indicaciones e inscripciones escritas incluidas o que acompañen a los paneles de señalización de la vía pública en la forma reglamentariamente establecida** (es curioso ver que la Guía codificada indica que el responsable es el usuario y no el titular de la vía).

- **No obedecer la señal de prohibición de pasar sin detenerse** (hay que tener en cuenta que esta señal puede estar en un puesto de Aduana, Policía, Peaje u otros y que tras ellos pueden estar instalados medios mecánicos de detención, con lo que, si el conductor se salta un control de policía o entra en un país sin detenerse en la frontera, es infracción leve).
 - **No hacer desaparecer lo antes posible un obstáculo o peligro en la vía por quien lo ha creado** (se supone que lo hizo de forma involuntaria). [De nuevo, vemos que crear un peligro es infracción leve y que en caso de que los obstáculos o peligros sean especialmente graves pasan a ser delito, sin tener en cuenta la posibilidad de considerar estos hechos como infracciones graves o muy graves].
 - **No adoptar las medidas necesarias para que el resto de usuarios puedan advertir un obstáculo o peligro en la vía por quien lo ha creado** (de forma involuntaria). Una vez más figura el término peligro y sin embargo se considera infracción leve, teniendo en cuenta que puede ocurrir de noche o en condiciones meteorológicas adversas..
 - **No señalizar de forma eficaz (tanto de día como de noche) un obstáculo o peligro en la vía por quien lo ha creado** (de forma involuntaria). [Se sigue asociando la palabra peligro a una infracción leve].
- c) En materia de transportes de personas y mercancías (infracciones leves).**
- **Transportar en el vehículo reseñado un número de personas superior al de plazas autorizadas, sin que el exceso de ocupación supere en un 50% dichas plazas** (aunque la persona que no estuviera haciendo uso del cinturón de seguridad por carecer de él sería denunciada por infracción grave, de acuerdo con el art. 76.h). También sería denunciado por conducción negligente o por el art. 3 RGCir si el exceso afecta a los movimientos del conductor o a la estabilidad del vehículo. Es decir, en un turismo de 5 plazas, es decir, el conductor más 4 pasajeros, si viajan 6 ($4 + 50\% = 6$) es infracción leve sancionada con 100 € que se quedan en 50 € por pronto pago. Lo mismo sucede en una furgoneta de 9 plazas que transporte 12 personas incluido el conductor ($8 + 50\% = 12$).
 - **Transportar personas en un vehículo en emplazamiento distinto al destinado y acondicionado para ellas** (si se tratase de menores y no llevasen puesto el SRI se denunciaría al conductor por el art. 76.h) y si esos menores fuesen en los asientos delanteros o traseros cuando no estuviese permitido también se denunciaría al conductor por el art. 76.i). (La redacción es muy defectuosa porque da la impresión de que llevar a una persona en el maletero es infracción leve. La falta de concreción de este artículo hace que los agentes apliquen diferentes artículos del RGCir cuando denuncian al segundo conductor de un camión que viaja en la litera o a un pasajero que no va sentado en uno de los asientos de la autocaravana, ya que unos los denuncian por ir en un emplazamiento distinto al destinado y acondicionado para ellos, otros al conductor por la falta de colocación adecuada de los pasajeros y otros por no llevar el cinturón).
 - **No velar por la seguridad de los viajeros el conductor, o en su caso el encargado de un transporte colectivo de viajeros, tanto durante la marcha como en las subidas y bajadas. (Otra infracción que no se entiende que sea leve).**
 - **No prohibir la entrada u ordenar la salida el conductor de un vehículo destinado al transporte público de personas, a los viajeros que vulneren las disposiciones establecidas.** (No tiene sentido que, por ordenar la salida a un viajero, sea sancionado el conductor).
 - **Circular con un vehículo cuya carga transportada produce ruido, polvo u otras molestias que pueden ser evitadas.** (Para ser leve tendría que haber indicado que producía poco ruido, poco polvo y pocas molestias).
 - **Circular con el vehículo reseñado en el que la indebida disposición de la carga oculta los dispositivos de alumbrado o señalización luminosa, placas o distintivos obligatorios y las advertencias manuales del conductor.** (Sorprende que sea leve ya que la Guía codificada considera grave “circular con el vehículo sin estar provisto de los dispositivos de alumbrado y señalización óptica obligatoria” y las circunstancias de circulación son semejantes). Además, se podría entender que ocultar la placa de matrícula es infracción leve.
 - **Circular con un vehículo cuya carga sobresa de la proyección en planta del mismo.** (La Guía codificada está mal redactada porque la carga puede sobresalir de la proyección en planta del vehículo dentro de los límites autorizados en el Reglamento General de Circulación y siempre que vaya señalizada, es decir, tendría que decir que sobresalga más allá de los límites reglamentarios).
 - **Circular con un vehículo transportando una carga que sobresa de su proyección en planta, sin adoptar las debidas precauciones para evitar todo daño o peligro para los demás usuarios de la vía.** (Vemos que llevar una viga que sobresa del vehículo y que acaba en punta, y que puede representar un serio peligro para otros usuarios, es infracción leve).
 - **No señalizar reglamentariamente la carga que sobresa longitudinalmente del vehículo** (si la señal se encuentra en el vehículo el responsable es el conductor, en otro caso, es el titular). Llama la atención que no ponga límites a lo que puede sobresalir, es decir, que sobresalga 1 o 3 metros es siempre, según la Guía codificada, una infracción leve.

- **Circular con un vehículo, entre la puesta y salida del sol o bajo condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad sin señalizar la carga de la forma establecida reglamentariamente.** (Otra situación de gran peligrosidad y que está considerada infracción leve).
- **No señalizar reglamentariamente la carga que sobresale lateralmente del gálibo** (indicar si la señal correspondiente se encuentra o no activada). (Tampoco pone límites a lo que puede sobresalir y es infracción leve tanto si está activada la señal como si no lo está).
- **Realizar operaciones de carga y descarga en la vía, pudiendo hacerlo fuera de la misma.** Como la vía comprende, además de la calzada, las aceras o arcenes, ¿dónde se haría, por ejemplo, en una ciudad?
- **Realizar en la vía operaciones de carga y descarga ocasionando peligro o perturbaciones graves al tránsito de otros usuarios** (¿Cómo se entiende que hable de peligro y de perturbaciones graves y sea una infracción leve?).
- **Realizar en la vía operaciones de carga y descarga depositando la mercancía en la calzada, arcén o zona peatonal.** Vemos que realizar cualquiera de estas actividades es infracción leve y si no se puede depositar la mercancía en esos lugares, el conductor o acompañantes tendrían que trasladarla directamente a pie o en carretilla a su destinatario.

d) En relación con el personal sanitario (infracciones leves).

- **Negarse el personal sanitario de un centro médico a la obtención de muestras para determinar el grado de alcoholemia de la persona que desea someterse a tal prueba.** (Sorprende que sea leve porque evita que se pueda imputar a una persona una infracción muy grave o incluso un delito).
- **Negarse el personal sanitario de un centro médico a remitir al laboratorio las pruebas obtenidas para la determinación del grado de alcoholemia de la persona que desea someterse a la prueba** (mala redacción ya que ya se sometió a la prueba). En ese caso, el personal sanitario podría estar amparando a un posible delincuente vial.
- **No dar cuenta el personal sanitario de un centro médico a la autoridad correspondiente del resultado del análisis clínico realizado para determinar el grado de alcoholemia.** (Idem que en los dos apartados anteriores).
- **Omitir el personal sanitario encargado de comunicar a la autoridad correspondiente el resultado de las pruebas realizadas (con) los datos exigidos reglamentariamente** (Igual que los tres apartados anteriores).

Sin embargo, sí existe responsabilidad penal por parte del personal sanitario cuando se nieguen en la colaboración con la Policía Judicial, que por el art. 547 y ss. del LOPJ y art. 770 y ss. de la LECrim, cuando los agentes están investigando una conducción bajo efecto de drogas/alcohol adquieren la condición de policía judicial y eso significa que en caso de desobediencia el personal sanitario incurriría en obstaculización de una investigación judicial, y ello acarrearía vulneración del art. 770.1. LECrim: "Requerirá la presencia de cualquier facultativo o personal sanitario que fuere habido para prestar, si fuere necesario, los oportunos auxilios al ofendido. El requerido, aunque sólo lo fuera verbalmente, que no atienda sin justa causa el requerimiento será sancionado con una multa de 500 a 5.000 euros, sin perjuicio de la responsabilidad criminal en que hubiera podido incurrir." (la negativa del personal sanitario también impide la labor policial-judicial si incumplen con los art. 796.1.1ª + art. 796.7ª segundo párrafo de la LECrim.).

e) Limitaciones a la circulación (infracciones leves).

- **Circular por una vía contraviniendo la restricción o limitación de circulación a determinados vehículos ordenada por la autoridad competente para evitar el entorpecimiento de aquella.** (Parece indicar que si un camión, en una zona nevada, circula estando prohibido el tráfico para este tipo de vehículos, es infracción leve).

f) Parada y estacionamiento (infracciones leves).

- **Parar o estacionar el vehículo indicado dentro de la calzada en vía interurbana** (eso implica que es infracción leve estacionar un vehículo en el carril de una calzada con dos sentidos, con un carril en cada sentido, y si fuese un tramo con línea continua, quedaría anulado uno de los sentidos). Sin embargo, el art. 76.d) considera grave estacionar el vehículo en el carril bus.
- **Parar el vehículo separado del borde derecho de la calzada en vía urbana de doble sentido** (tendría que indicar que separación no se considera infracción).
- **Parar o estacionar el vehículo obstaculizando la circulación** (eso quiere decir que se podría obstaculizar la circulación durante más de dos minutos en cualquier tipo de vía y sería solamente infracción leve). Curiosamente la Guía codificada indica en los dos siguientes apartados que parar o estacionar el vehículo obstaculizando la circulación es infracción grave.
- **Parar o estacionar el vehículo de forma que no permite la mejor utilización del restante espacio disponible** (esta es una infracción muy habitual y se produce cuando el conductor no estaciona dentro de las marcas viales de estacionamiento, aunque es difícil sancionar por ese motivo, ya que pudo verse obligado a

hacerlo de ese modo por otro conductor que había estacionado previamente mal y que pudo haberse marchado).

- **Abandonar el puesto de conductor del vehículo sin tomar las medidas reglamentarias que eviten que se ponga en movimiento** (normalmente el agente sólo se dará cuenta cuando el vehículo se ponga en movimiento u observe que ha colisionado o que quedó mal estacionado por ese desplazamiento incontrolado o incluso ocasionó daños a personas o bienes).
- **Estacionar en un carril o parte de la vía reservado exclusivamente para la circulación de determinados usuarios** (esto implicaría que estacionar en un carril bus sería infracción leve contradiciendo el art. 76.d). Estacionar en una acera, según el art. 94 RGCir, es infracción leve. Sólo si se obstaculiza gravemente la circulación pasa a ser grave y se aplicaría el art. 76.d) TRLTSV.
- **Parar el vehículo indicado dentro de la calzada en vía interurbana.** Teniendo en cuenta que una autopista es una vía interurbana, si un conductor para en cualquier carril de la misma un máximo de dos minutos estaría cometiendo una infracción leve.
- **Parar el vehículo indicado dentro de la parte transitible del arcén en vía interurbana.** En este caso, a diferencia del anterior, el Codificado aclara que no se puede obstaculizar la circulación o poner en riesgo al resto de usuarios. Seguidamente indica que se debe evitar que se ponga en marcha en ausencia del conductor. No deja de llamar la atención ya que la parada implica el no abandono del vehículo.
- **Estacionar el vehículo indicado dentro de la calzada o dentro de la parte transitible de un arcén en vía interurbana.** Así pues, estacionar un vehículo en la calzada de una autopista es una infracción leve.
- **Parar o estacionar el vehículo no situándolo paralelamente al borde de la calzada, sin que las características de la vía u otras circunstancias así lo aconsejen.** Da a entender que si se sitúa, por ejemplo, el vehículo en paralelo a un metro del borde de la calzada es infracción leve.
- **Vulnerar el régimen de parada y estacionamiento en vía urbana regulado por la ordenanza municipal incumpliendo las limitaciones horarias de duración del estacionamiento.** Lamentablemente no indica una mayor gravedad en función de la duración de la infracción.
- **Parar o estacionar en un carril o parte de la vía reservado para la circulación o servicio de determinados usuarios.** Así pues, parar o estacionar en una acera (es parte de la vía), en una parada de bus o en un carril para ciclistas es infracción leve.
- **Parar o estacionar en lugar indicado en forma antireglamentaria, obstaculizando la circulación o constituyendo riesgo para los demás usuarios.** De nuevo poner en riesgo a los demás usuarios es infracción leve.

g) Vados, pasos a nivel, puentes móviles, túneles y pasos inferiores (infracciones leves).

La Guía codificada trata como leves varias infracciones en pasos a nivel o puente móvil que tendrían que ser calificadas como graves o muy graves desde el punto de vista de la seguridad vial. Así, por ejemplo, señala como leves:

- **No adoptar el conductor de un vehículo detenido en un paso a nivel o puente móvil por fuerza mayor, o por caída de la carga, las medidas reglamentariamente establecidas para el desalojo de ocupantes, dejar paso expedito o advertir del peligro en el menor tiempo posible.** Calificar este comportamiento como infracción leve sólo puede ser calificado de insólito.
- **No adoptar el conductor de un vehículo inmovilizado por motivos de emergencia dentro de un túnel o paso inferior todas las medidas a su alcance para advertir al resto de los usuarios de la existencia del peligro con la suficiente antelación.** (Es decir, si el conductor no conecta la señal de emergencia, agita un pañuelo o no coloca la baliza luminosa y a causa de ello, se produce una colisión, es infracción leve).
- **Estacionar delante de un vado señalizado correctamente** (si el municipio no dispone de servicio de grúa, se produce una grave indefensión a los beneficiarios del vado). Sin embargo, el siguiente apartado considera grave estacionar en doble fila cuando ambas conductas son semejantes en resultado para los conductores perjudicados.

h) En materia de visibilidad (infracciones leves).

- **No utilizar la luz de emergencia para señalar la presencia de un vehículo inmovilizado en autopista o autovía** (obsérvese que no indica que el vehículo está situado en el arcén).
- **No utilizar la luz de emergencia para señalar la presencia de un vehículo inmovilizado en lugares o circunstancias que disminuyan sensiblemente la visibilidad** ("sensiblemente" es sinónimo de "notablemente").
- **Circular con una bicicleta por una vía urbana o interurbana suficientemente iluminada, entre el ocaso y la salida del sol, sin llevar encendido el alumbrado o cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad** (la Guía codificada no tiene en cuenta que el TRLTSV no indica que la vía tiene que estar suficientemente iluminada por lo que sí está insuficientemente iluminada sigue siendo leve).

- **Circular de noche con animales por vía insuficientemente iluminada o bajo condiciones que disminuyan sensiblemente la visibilidad, sin llevar en el lado más próximo al centro de la calzada las luces reglamentarias.** También sorprende, dado el peligro que implica, que este comportamiento sea infracción leve.

i) En materia de señales o señalización (infracciones leves).

- **No respetar el uso de un lugar señalizado en la calzada con marca amarilla de zig-zag, estacionando el vehículo en la misma** (sorprende que estacionar en una parada de autobús o en una zona de carga o descarga sea infracción leve, aunque podría ser retirado por la grúa municipal si el ayuntamiento dispusiese de ella).
- **No respetar el uso de un lugar señalizado en forma de damero blanco y rojo, utilizándolo con otros fines** (con lo que vemos que estacionar en un lugar que deben usar los camiones cuando pierden los frenos, es infracción leve).
- **Colocar sobre la señal o en sus inmediaciones placas, carteles, marcas u otros objetos que puedan inducir a confusión o distraer su atención.** (Así pues, si una persona pone un cartel sobre una señal de STOP es infracción leve).
- **No utilizar prendas de colores llamativos y dispositivos o elementos retrorreflectantes el personal habilitado para regular la circulación en ausencia de agentes de la circulación o para el auxilio de éstos** (da a entender que unos obreros que están arreglando una carretera y que regulan el tráfico en los dos sentidos, si no se ponen prendas reflectantes cometen una infracción leve).
- **No llevar instalada en el vehículo la señal reglamentaria correspondiente.** Por ejemplo, la luz azul en una ambulancia, el rotativo en un tractor o la señal V-10 en el transporte escolar, el panel naranja en un vehículo de transporte de mercancías peligrosas o los paneles con franjas alternas blancas y rojas en los vehículos a los que le sobresale la carga y no parece que esa conducta sólo se traduzca en una infracción leve).
- **No señalizar convenientemente el obstáculo creado en la calzada en caso de accidente o avería del vehículo o en caso de caída de su carga.** Así pues, dejar sin señalizar adecuadamente la carga caída, por ejemplo, en una autopista es infracción leve.
- **No señalizar reglamentariamente la carga que en un vehículo de noche o con poca visibilidad a causa de las condiciones meteorológicas o ambientales.** Se entiende que sobresale por delante o por detrás y de nuevo una situación altamente peligrosa se considera infracción leve.
- **Idem cuando la carga sobresale del gálibo del vehículo.**

j) Documentación (infracciones leves).

- **No exhibir al agente de la autoridad la autorización administrativa especial ADR que habilita la conducción del vehículo reseñado** [si el conductor es extranjero, el agente no puede saber si tiene esa autorización especial y el art. 104 TRLTSV no incluye esta situación como motivo de inmovilización].

k) Condiciones técnicas (infracciones leves).

- **Circular con el vehículo reseñado sin llevar los accesorios, repuestos y/o accesorios establecidos reglamentariamente** (es decir, no llevar los extintores en un vehículo en los que son obligatorios es infracción leve).
- **No colaborar el conductor del vehículo en las pruebas de detección que permitan comprobar una posible deficiencia en el mismo.** Teniendo en cuenta que el art. 76.o) y 77.o) TRLTSV señalan que es grave o muy grave circular con un vehículo que incumpla las condiciones técnicas reglamentarias o incumpliendo las normas que regulan las actividades industriales que afectan de manera directa a la seguridad vial, a un conductor le puede convenir, si el vehículo no cumple estas condiciones o estas normas, no colaborar con los agentes, para que no detecten los incumplimientos de estas últimas.

¹³⁸⁶ El TRLTSV no se ocupa con suficiente precisión de este tipo de infracciones. Pueden ser:

- a) **Llenar el depósito sin parar el motor.** El art. 115.1) RGCir obliga a que esté apagado. Al no estar tipificada como infracción grave o muy grave, tendría la consideración de infracción leve.
- b) **No apagar las luces:** Una vez apagado el motor, el conductor debe apagar las luces del vehículo, pero si no lo hace ni siquiera comete una infracción leve (salvo si es una estación de autoservicio), ya que sólo se considera infracción al art. 115.3) RGCir, el que los propietarios de aparatos distribuidores de combustibles o empleados de estos últimos permitan cargar o carguen combustible si no está parado el motor y apagadas las luces de los vehículos.
- c) **No apagar la radio y los sistemas eléctricos.** Idéntico al apartado anterior.

Artículo 76. Infracciones graves¹³⁸⁷.

Son **infracciones graves**, cuando no sean constitutivas de delito¹³⁸⁸, las conductas tipificadas en esta ley referidas a:

- d) *Usar los teléfonos móviles. Igual que los dos apartados anteriores, aunque los móviles pueden usarse antes y después de poner combustible. En estos tres últimos apartados las infracciones, cuando son de aplicación, tampoco están tipificadas como graves o muy graves y por ello se aplicaría el art. 75 TRLTSV y tendrían la consideración de leves.*
- e) *Fumar, encender un mechero o una cerilla. Véase el Real Decreto 706/2017, de 7 de julio, por el que se aprueba la instrucción técnica complementaria MI-IP 04 "Instalaciones para suministro a vehículos" y se regulan determinados aspectos de la reglamentación de instalaciones petrolíferas. En su Capítulo X, punto 10.7) indica: "En lugar visible se expondrá un cartel anunciador en el que se indique que está prohibido fumar, encender fuego, hablar por teléfono móvil, repostar con las luces encendidas o con el motor del vehículo en marcha". Ni el TRLTSV ni el RGCir incluyen como infracciones fumar o encender fuego.*
- f) *El art. 115.4) RGCir señala: "En ausencia de los propietarios de aparatos distribuidores de combustibles o empleados de estos últimos, (es decir, en las estaciones que funcionan en régimen de autoservicio) el conductor del vehículo o, en su caso, la persona que vaya a cargar el combustible en el vehículo deberá cumplir los mismos requisitos establecidos en el apartado anterior". Lo que supone que un conductor o pasajero no podrá cargar combustible de su propia mano si no está parado el motor y apagadas las luces del vehículo, los sistemas eléctricos como la radio y los dispositivos emisores de radiación electromagnética como los teléfonos móviles.*
- g) *Tanto el TRLTSV como el RGCir no consideran infracción que un autobús cargue combustible con los pasajeros dentro, sin embargo, otros Reglamentos de Tráfico como el de Perú, lo prohíben (art. 97) y la consideran una infracción muy grave.*

¹³⁸⁷ Este artículo contiene una relación de acciones y omisiones que constituyen infracciones graves salvo que se trate de conductas que sean constitutivas de delito, ya que, en ese caso, tendría que aplicarse el art. 85, que se ocupa de las relaciones entre las actuaciones administrativas y las jurisdiccionales penales.

¹³⁸⁸ Vemos en este apartado y en el siguiente que una misma conducta puede ser infracción administrativa o delito en función del grado de peligrosidad que entrañe para los demás usuarios de la vía. Si es delito entonces se aplica el Código Penal.

En la sentencia 609/2016, de la Audiencia Provincial de Alicante, cuyo ponente fue D. Vicente Magro Servet, se recuerda que para que un accidente de tráfico se derive a la vía penal deben concurrir dos circunstancias acumulativas, a saber:

- 1.- Que el hecho esté incluido en una de las conductas descritas en los arts. 76 y 77 del TRLTSV, y
- 2.- Que, además, según la conducta descrita existan lesiones que consten en los arts. 149 y 150 si la conducta es infracción muy grave, (art. 77) o lesiones que consten en los arts. 147.1, 147.2, 149 o 150 CP si la conducta es infracción grave (art. 76).

Esa sentencia sigue el criterio contenido en el Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, que a su vez incluyó las Instrucciones de la Fiscalía General del Estado 3/2006 y 10/2011 que siguen siendo plenamente vigentes y que han pasado a integrarse en el CP con la reforma por la Ley Orgánica 2/2019, que ha clarificado como se debe actuar en esos casos. A lo que hay que añadir los Dictámenes 1 y 2/2021 y las LO 11/2022, que modifica el art. 85.1 TRLSV exigiendo atestado policial en todo siniestro con elevado y, por supuesto, con fallecidos, con lo que decae la "necesidad" de un segundo tratamiento médico, vigente hasta entonces, para incoar diligencias.

Aunque pensemos que una sanción penal siempre va a entrañar más gravedad que una sanción administrativa, no es así en todas las ocasiones en las sanciones de tráfico, ya que algunos conductores preferirían ser condenados por la vía penal antes que ser sancionados por la administrativa cuando la condena suponga un corto período de tiempo de privación del derecho a conducir, ya que en las condenas penales no se retiran puntos del permiso de conducción.

Si bien en este último caso supone quedar con antecedentes penales (de 6 meses a 5 años en el caso de los delitos más graves contra la seguridad vial); en el caso de perder todos los puntos, el conductor queda con "antecedentes administrativos" y si vuelve a perder todos los puntos en los 3 años siguientes a la obtención de una nueva autorización, el conductor no podría obtener un nuevo permiso de conducción hasta transcurrido 1 año desde la nueva declaración de pérdida de vigencia o de 6 meses si se trata de un conductor profesional.

Además, durante la pérdida de vigencia judicial inferiores a 2 años se siguen acumulando puntos por lo que un conductor peligroso puede tener 15 puntos, porque ya los tenía o porque fue alcanzando esa cifra durante la

condena, y además beneficiarse de los incentivos que ofrecen algunas compañías de seguros a quienes disponen de esa cantidad de puntos.

Si la condena penal fuese superior a 2 años, implicaría la pérdida de vigencia del permiso y además de tener que examinarse en la JPT, al igual que aquellos que pierden todos los puntos, en caso de aprobar sólo volvería a disponer inicialmente de 8 puntos (art. 73 TRLTSV).

Como las sanciones administrativas solían ser más gravosas (multas más elevadas y pérdida de puntos) que las que estaban previstas en las faltas contempladas en el artículo 621 del Código Penal, antes de la reforma por la Ley Orgánica 1/2015, esto se utilizó como argumento para suprimir esas faltas (que hasta entonces se traducían en multas y rara vez en privaciones del derecho a conducir).

Los test que se utilizan en los exámenes de recuperación por puntos pueden presentar dificultades insalvables para algunos conductores, especialmente mayores, por lo que a éstos les convendría una condena judicial antes que perder todos los puntos administrativamente, siempre que no sea superior a dos años, ya que harían el curso de sensibilización, pero tendrían las siguientes ventajas:

- No tendrían que examinarse en la JPT.
- Seguirían acumulando puntos.
- No tendrían que esperar dos años para volver a tener 12 puntos, ya que no habrían perdido ninguno.

En otros países, como es el caso de Marruecos, el cometer un homicidio involuntario con circunstancias agravantes supone la retirada de 14 puntos sobre un máximo de 30.

¹³⁸⁹ Es llamativo que no se considere una infracción mostrar agresividad o ira al volante, salvo, por ejemplo, que se circule pegado al vehículo que va delante o se adelante enfadado a otro vehículo. Algunos gestos debieran ser sancionados e incluso debieran suponer la pérdida de algún punto.

- a) **respetar los límites de velocidad reglamentariamente establecidos¹³⁹⁰ o circular en un tramo a una velocidad media superior a la reglamentariamente establecida¹³⁹¹, de acuerdo con lo recogido en el anexo IV.**

¹³⁹⁰ Pueden ser infracciones muy graves, de acuerdo con el art. 77.a) TRLTSV o un delito tipificado en el art. 379.1 C.P.

El Juzgado Contencioso Administrativo número 5 de Córdoba anuló una multa captada por un cinemómetro fijo por "no existir dos fotografías tomadas en diferentes instantes". Un único fotograma de un vehículo captado por un radar fijo, no avalado por la referencia de ningún Guardia Civil ni persona física alguna, es insuficiente para multar a un conductor, aunque se aporten dos imágenes diferentes.

La Sentencia 27/2021, del JCA núm. 30 de Madrid, estimó que, según la orden ITC/3699/2006, de 22 de noviembre (derogada por la Orden ITC/3123/2010, de 26 de noviembre, que a su vez fue derogada por la Orden Orden ICT/155/2020, de 7 de febrero), "salvo que el instrumento —el radar— sea capaz de seguir e identificar inequívocamente el objetivo durante todo el proceso de medición, a los instrumentos instalados de forma fija y diseñados para operar bajo circunstancias donde **no es posible la presencia continua del operador** que vigile sus especificaciones de funcionamiento, **se les exigirá al menos dos fotogramas del vehículo infractor** tomados en diferentes instantes: uno de ellos mostrará una visión panorámica del vehículo; el otro, su placa de identificación". En el caso juzgado, la foto fue realizada por un aparato fijo que no contaba con operador, por lo que era necesario que la DGT aportara dos imágenes para multar al infractor. Las aportó. Sin embargo, eran del mismo momento, habiéndose formulado una especie de 'trampa' por parte del organismo para obtener la razón. El Juzgado entiende que "no puede concretar que uno [de los fotogramas] no sea más que la ampliación del otro, que en la práctica supondría la existencia de una sola fotografía". Esto lo avala argumentando que "la fotografía de la matrícula no contiene los datos exigidos igualmente por la norma objeto de estudio, identificación del aparato captador del exceso de velocidad, fecha y hora del suceso, velocidad registrada o punto kilométrico de ubicación del aparato".

El juez afirma que en este caso la DGT presenta dos fotografías, tal como requiere la norma, pero son la misma, ya que una de ellas es la ampliación de la otra, y también, el juez, afirma que la administración ha obrado de mal fe, pues sigue adelante con la sanción y obliga al ciudadano a acudir a un tribunal para defender sus derechos, y por eso condena a la Administración en costas.

Esa visión es compartida por el Juzgado de lo contencioso-administrativo nº 29 de Madrid, en sentencia de fecha 04.07.1922, en la que anuló una sanción de la DGT por exceso de velocidad captada por un radar, al no constar la obtención de dos fotogramas del vehículo captados en momentos distintos y no aplicarse el margen de error, reglamentariamente previsto.

El Apéndice I, 1.10 de la Orden ICT/155/2020, de 7 de febrero, por la que se regula el control metrológico del Estado de determinados instrumentos de medida, señala: 1.10 A los cinemómetros que funcionen sin la presencia continua de un operador que vigile su funcionamiento y que no sean capaces de detectar, seguir e identificar inequívocamente el objetivo durante todo el proceso de medición, se les exigirá al menos dos fotogramas del vehículo infractor tomados en diferentes instantes: uno de ellos mostrará una visión panorámica del vehículo y el otro, su placa de identificación".

El Juzgado de lo Contencioso-Administrativo número 29 de Madrid en sentencia 234/2023 dictada el 26.02.2023 de abril anuló totalmente una multa de 300 euros y la detracción de dos puntos impuesta por Tráfico a una conductora que supuestamente excedió en 31 kilómetros/hora el límite de velocidad, porque la Dirección General de Tráfico (DGT) no aplicó sobre la velocidad captada por el radar el margen de error legalmente establecido. Lo novedoso de esta sentencia es que la magistrada anuló la sanción en base al incumplimiento por parte de la DGT de la Directiva Comunitaria 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial, al no aplicar el margen de error a la medición efectuada por el radar utilizado, ni hacer constar la velocidad corregida en las denuncias en función del mismo. "Esta sentencia sienta un importante precedente judicial respecto a la obligada aplicación de los márgenes de error en la medición de la velocidad realizada por los radares de la DGT. No sólo en base a la legislación nacional de Seguridad Vial y de Metrología, sino a la luz de la legislación europea y del principio constitucional de igualdad (artículo 14 de la Constitución) que obliga a Tráfico a aplicar ese margen de error a los conductores españoles, y por aplicación de las normas europeas también debe aplicarlo a cualquier otro conductor de la UE", señaló Mario Arnaldo presidente de Automovilistas Europeos Asociados (AEA), la asociación que llevó el caso.

La sentencia 55/2023 de 20 de febrero, del Juzgado de lo Contencioso Administrativo núm. 1 de Mérida, anuló una multa por una serie de irregularidades: la fotografía del vehículo iba acompañada de reseñas en inglés, el agente que denunció los hechos no tenía formación en radar y el boletín de la denuncia no estaba firmado. En cuanto a la competencia del ayuntamiento de imponer la multa, el juez ha relatado que en el punto exacto en el

b) Realizar obras en la vía sin comunicarl¹³⁹² con anterioridad a su inicio a la autoridad responsable de la regulación, ordenación y gestión del tráfico, así como no seguir las instrucciones de dicha autoridad referentes a las obras¹³⁹³.

que fue captado por el radar tendría que haber sido sancionado por el Jefe de Tráfico de la provincia. **También porque sólo se aportaba una única fotografía.**

Dvuelta, empresa especializada en la defensa de los conductores, informa el 25.11.2024 que siete juzgados de lo Contencioso-Administrativo de diversas provincias de España acaban de anular multas por exceso de velocidad por no acreditar la presencia del operador del radar de velocidad móvil o estático. Lo que ha permitido que estos ciudadanos no pierdan sus puntos. Además, en seis de ellas la administración ha sido condenada expresamente a pagar las costas judiciales.

Tres de ellas, dictadas por el Nº2 de Badajoz, Nº10 de Madrid y Nº6 de Las Palmas, condenaban a la Dirección General de Tráfico (DGT). Mientras que las sentencias emitidas por el Nº6, Nº27, Nº16 y Nº21 de Madrid condenaban a su propio Ayuntamiento.

En muchas denuncias las administraciones no acreditan ninguna de estas obligaciones en sus denuncias, tal y como exige la Orden ITC/155/2020, de 7 febrero, que regula el control metrológico del Estado de determinados instrumentos de medida estableciendo, textualmente, que a los radares "que funcionen sin la presencia continua de un operador que vigile su funcionamiento y que no sean capaces de detectar, seguir e identificar inequívocamente el objetivo durante todo el proceso de medición, se les exigirá al menos dos fotogramas del vehículo infractor tomadas en diferentes instantes: uno de ellos mostrará una visión panorámica del vehículo y el otro, su placa de identificación".

En resumen, no puede tratarse de una ampliación de la primera foto, sino que debe ser una foto independiente en la que se vea con claridad la matrícula, para saber que no es la misma foto cada una debe estar respaldada con la fecha, la hora y el lugar, de manera que debe verse que han transcurrido algunos segundos entre una y otra.

De lo contrario la sanción no es **válida** y el conductor tiene derecho del mundo a presentar un **recurso** ante la JFT y en caso de que la DGT no respondiera la sanción no sería **válida** y si responde de forma **negativa** se puede iniciar entonces un procedimiento contencioso-administrativo.

La publicación digital Xataca en su edición de 13.11.2025 destaca, en un brillante análisis de Javier Lacort, que España ha comenzado a automatizar la vigilancia de infracciones menores con IA y esto supone un cambio de paradigma. Hasta ahora, la IA urbana servía para mejorar la movilidad (ajustar semáforos, predecir atascos, reducir emisiones) y ahora pasa de asistente a inspector. Y lo hace con un matiz clave: no persigue grandes delitos ni peligros flagrantes, sino pequeñas infracciones cotidianas que antes escapaban al control por coste y capacidad de vigilancia. La IA reduce el coste marginal de sancionar a prácticamente cero. Una vez desplegada, todo el mundo puede ser observado todo el tiempo. Y se pregunta el articulista: ¿Hasta qué punto el ciudadano va a aceptar ser grabado y sancionado por una máquina? No es solo una cuestión legal, sino cultural: confianza en el algoritmo frente a la interpretación humana. ¿Quién audita las decisiones del sistema? ¿Qué margen hay para el error o la apelación?

¹³⁹¹ Es para respaldar la instalación de dispositivos que calculan la velocidad media de circulación en un tramo, los denominados "radares de tramo".

¹³⁹² El TRLTSV considera infracción grave "no comunicar", ya que el art. 12.1 TRLTSV y el 139.4 RGCir aclaran que realizar obras "sin autorización previa del titular de la vía" se registrá por lo dispuesto en la legislación de carreteras o en su caso, por las normas municipales.

En el caso de las vías encomendadas a la Guardia Civil de Tráfico la comunicación se dirige a la Jefatura Provincial de Tráfico. El ejecutor de la obra es el encargado de la comunicación.

¹³⁹³ Si los obstáculos se han creado en el curso de la realización de obras en una vía interurbana, debe leerse la Instrucción 8.3-IC, de 31 de agosto de 1987, de la Instrucción de Carreteras, sobre señalización, balizamiento, defensa, limpieza y terminación de obras fijas en las vías fuera de poblado (BOE núm. 224, de 18 de setiembre). Las siguientes disposiciones también están relacionadas con este apartado:

- a) Nota de Servicio, de la Dirección General de Carreteras, de 27 de abril de 2001 sobre "Hitos empleados en la inauguración de obras a utilizar en la Red de Carreteras del Estado".
- b) Orden Circular 15/2003, de 13 de octubre, de la Dirección General de Carreteras, sobre señalización de los tramos afectados por la puesta en servicio de las obras (remate de obras).
- c) Orden Circular 16/2003, de 20 de noviembre, de la Dirección General de Carreteras, sobre intensificación y ubicación de carteles de obras.
- d) Nota de Servicio 2/2007, de 15 de febrero, del Ministerio de Fomento (desde enero de 2020 pasa a denominarse "Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana") –Dirección General de Carreteras– sobre "Criterios de aplicación y de mantenimiento de las características de la Señalización Horizontal".

c) Incumplir las disposiciones de esta ley¹³⁹⁴ en materia de preferencia de paso, adelantamientos¹³⁹⁵, cambios de dirección o sentido¹³⁹⁶ y marcha atrás¹³⁹⁷, sentido de la circulación¹³⁹⁸, utilización de carriles¹³⁹⁹ y arcenes¹⁴⁰⁰ y, en general, toda vulneración

e) Nota de Servicio 1/2011, de 20 de junio, del Ministerio de Fomento (desde enero de 2020 pasa a denominarse “Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana”) –Dirección General de Carreteras (Subdirección General de Conservación)- sobre “Señalización de tramos con riesgo de colisión por alcance”.

f) Resolución de 1 de junio de 2009, de la DGT, por la que se aprueba el “**Manual de Señalización Variable**”. Debía figurar “en esta ley o en sus reglamentos de desarrollo”.

¹³⁹⁴ Debía figurar “en esta ley o en sus reglamentos de desarrollo”.
¹³⁹⁵ Aquí está incluido poner en peligro o entorpecer a los ciclistas cuando son adelantados. Sería una infracción también al art. 35.4 TRLTSV y al art. 78 RGCir. El Apartado 12 del Anexo II TRLRSV señala que en el caso de que afecte a los ciclistas supone la pérdida de 6 puntos del permiso de conducción.

¹³⁹⁶ El apartado 19 del Anexo II TRLTSV indica que infringir las normas del cambio de sentido supone la pérdida de 3 puntos del permiso de conducción.

¹³⁹⁷ Esto no es cierto, ya que circular marcha atrás durante un tramo “prolongado” se considera infracción muy grave ya que se incluye en el art. 77 f) que se refiere a conducir en sentido contrario al habitual. Debía haber señalado aquí esta excepción ya que en el 77 f) no figura la expresión “marcha atrás”.

No deja de sorprender que, según la Guía Codificada de Infracciones de la DGT, circular marcha atrás invadiendo un cruce de vías se castigue **mucho menos** que superar, en algunos casos, en 30 km/h la velocidad máxima permitida y que además **no se detraigan puntos**.

El art. 80.2 RGCir indica: “El recorrido hacia atrás, como maniobra complementaria de la parada, el estacionamiento o la incorporación a la circulación, no podrá ser superior a 15 metros ni invadir un cruce de vías”, con lo cual parece que un conductor que hubiese penetrado en una calle sin salida y que tuviese que circular más de 15 m para incorporarse a la circulación tendría que solicitar un vehículo de auxilio en vías públicas para subir o arrastrar el vehículo hasta una vía que le permita seguir circulando.

Sin embargo, sería de aplicación lo contemplado en el apartado 1 de ese mismo artículo: “Se prohíbe circular hacia atrás, salvo en los casos en que **no sea posible marchar hacia adelante ni cambiar de dirección o sentido de marcha**, y en las maniobras complementarias de otra que la exija, y siempre con el recorrido mínimo indispensable para efectuarla”. Ese recorrido mínimo puede ser incluso 100 m si la calle sin salida mide esa longitud y no está señalizada en la entrada y no estaría prohibido invadir un cruce de vías si no quedase otro remedio.

El apartado 18 del Anexo II TRLTSV indica que realizar la maniobra de marcha atrás en autovías y autopistas implica la pérdida de 4 puntos del permiso de conducción. Sería también una infracción al art. 32 TRLTSV y al art. 80.3 RGCir.

¹³⁹⁸ Es una infracción contemplada también en el art. 15 TRLTSV y en el art. 29 RGCir.

¹³⁹⁹ Es una infracción contemplada también en el art. 16 TRLTSV y en los art. 30 al 35 RGCir. También se aplicaría si no se respetasen los semáforos de ocupación de carriles o se utilizasen indebidamente los carriles VAO.

¹⁴⁰⁰ Es una infracción contemplada en el art. 17 TRLTSV y en el art. 36 RGCir. También se aplicaría este apartado a la circulación en posición paralela de los vehículos que lo tienen prohibido y supondría una infracción igualmente al art. 17.2 TRLTSV y al 36.2 RGCir.

La Ley castiga de igual forma estacionar en un arcén que, por ejemplo, en un carril bus lo que no parece muy coherente.

de las ordenaciones especiales¹⁴⁰¹ de tráfico por razones de seguridad¹⁴⁰² o¹⁴⁰³ fluidez¹⁴⁰⁴ de la circulación.

¹⁴⁰¹ El término “toda vulneración” produce inseguridad jurídica y debieran detallarse cuales afectan a la fluidez y a la seguridad del tráfico. Uno de los casos, sería cuando un bar o una cafetería instalan mesas y sillas en la acera o en la calle sin autorización municipal o no las retiran cuando deja de tener vigencia, infringiendo de este modo la seguridad y la fluidez del tráfico y por ello podría ser denunciado su titular en base al art. 12 TRLTSV o al art. 4 RGCir que prohíben la colocación de mobiliario urbano sin autorización.

También debiera figurar una lista con las “ordenaciones especiales de tráfico”, para poder aplicar correctamente este apartado.

Sería interesante saber si “ordenaciones especiales” se refiere a las “ordenanzas municipales”. Recordemos que el art. 7.a) TRLTSV señala que corresponde a los municipios “a) La regulación, **ordenación**, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, **del tráfico en las vías urbanas** de su titularidad.

Sin embargo, parece referirse a las medidas especiales de regulación del tráfico en el marco de la aplicación del art. 5 del TRLTSV, donde se señala que es competencia del Ministerio del Interior: n) El cierre a la circulación de carreteras o tramos de ellas **por razones de seguridad o fluidez del tráfico** o la restricción en ellas del acceso de determinados vehículos por motivos medioambientales, en los términos que reglamentariamente se determine”. Eso sin perjuicio de las competencias que tengan asumidas las CCAA y de los acuerdos de colaboración con las entidades locales.

También podría considerarse que afecta a la seguridad del tráfico el uso indebido de la señal de emergencia, es decir, cuando se hacen funcionar las cuatro luces de dirección (los cuatro intermitentes) a la vez, por ejemplo en un atasco o en una parada o detención (art. 97.3 RGCir), o por no alcanzar la velocidad mínima (art. 49.3 RGCir). La misma consideración tendría circular con alguna luz mal regulada.

¹⁴⁰² Eso implica que dificultar la visibilidad de la vía también sería infracción grave.

¹⁴⁰³ La conjunción disyuntiva “o” no corresponde y sería mejor que se emplease la conjunción copulativa “y”, ya que los dos términos no son opuestos, sino que tienen la misma jerarquía.

¹⁴⁰⁴ Supone también una infracción al art. 18 TRLTSV y al art. 37 RGCir. Una de las excepciones al concepto “en general” por razones de fluidez de la circulación la encontramos en los carriles abiertos al tráfico en sentido contrario (art. 41 RGCir) donde se señala que si no se respetan los supuestos de circulación en sentido contrario al estipulado se considerará una infracción muy grave.

No apartarse, pudiendo hacerlo, para dejar pasar a un vehículo prioritario sería una infracción grave por razón de entorpecer la fluidez de la circulación.

También cometería esta infracción quien siguiese conduciendo por una autovía o autopista con un vehículo averiado a una velocidad anormalmente reducida sin abandonarla en la primera salida. Un comportamiento que figura en el art. 38.2 RGCir.

d) Parar¹⁴⁰⁵ o estacionar¹⁴⁰⁶ en el carril bus¹⁴⁰⁷, en carriles o vías ciclistas¹⁴⁰⁸, en curvas, cambios de rasante¹⁴⁰⁹, zonas¹⁴¹⁰ de estacionamiento para uso exclusivo¹⁴¹¹ de

¹⁴⁰⁵ Las paradas y estacionamientos prohibidos son infracciones también a lo dispuesto en el art. 40 TRLTSV y en los artículos 91 y 94 RGCir.

¹⁴⁰⁶ Llama la atención que se sancione igual la parada que el estacionamiento. Una persona puede interrumpir el tráfico durante casi dos minutos y recibirá la misma sanción que una que deja estacionado de forma indefinida un vehículo en el mismo lugar, por ejemplo, en un carril bus.

También no se entiende porque en este punto no se indica simplemente que se denunciarán como infracciones graves todas las prohibiciones de parar y estacionar que figuran en el art. 40 de la Ley. No tiene sentido que solo nombre algunas. Con lo cual parar o estacionar en un paso de peatones sería una infracción leve, al no estar tipificada como grave. Esto último está aún más claramente especificado en el art. 94.3) RGCir donde señala claramente que parar o estacionar en un paso de peatones no es una infracción grave. Debemos entender que, si el vehículo ocupa todo el paso y obliga a los peatones a circular por la calzada, entonces sería infracción grave por poner en riesgo su seguridad.

¹⁴⁰⁷ Al no estar definido este carril en el TRLTSV y en el RGCir tenemos que acudir al contenido de la señal S-51 para ver su regulación. Una definición más adecuada sería “carril de transporte colectivo” y de esa forma, salvo que estuviese limitado, se incluirían también a los taxis. Debería indicar que también es infracción grave dificultar o impedir el estacionamiento y/o la detención de los autobuses urbanos, ya que muchas veces existen paradas aunque no haya carril-bus.

¹⁴⁰⁸ Si ya lo estaba en los carriles bus, parece lógico que también se añada en los cada vez más frecuentes carriles bici de nuestras ciudades.

¹⁴⁰⁹ El art. 94.1a) RGCir aclara que las curvas y cambios de rasante deben ser de “visibilidad reducida”.

¹⁴¹⁰ Debiera decir “plazas”, ya que muchas veces no existen “zonas” de este tipo de estacionamiento.

¹⁴¹¹ En estas zonas además de los graves perjuicios para los afectados que supone ocupar una plaza de estacionamiento para personas discapacitadas, lo que también es grave es ocupar la zona de aproximación y transferencia de 3 m detrás o 1,5 m a los costados del vehículo ya que pone al discapacitado en una situación de peligro. Quizás por eso el art. 91.2.d) RGCir considera que parar o estacionar en un paso rebajado para disminuidos físicos dificulta su utilización normal por parte de este colectivo y los convierte en lugares peligrosos o que dificultan gravemente la circulación. Además, muchos de esos pasos rebajados son superficies podotáctiles para personas invidentes o de escasa visión, es decir, son superficies con una textura que pueden reconocer al pisarla o palparla con el bastón.

Aunque el art. 91.m) RGCir no considera con la suficiente claridad que es infracción grave parar o estacionar en una plaza para personas con discapacidad, si lo hace el art. del TRLTSV que estamos analizado y una Ley tiene siempre mayor jerarquía normativa que un Reglamento.

También se puede decir que obstaculizan gravemente la circulación aquellos patinetes abandonados en las aceras en las zonas de pavimento táctil colocadas para indicar cambio de nivel y que no están necesariamente en las esquinas de las calles.

La Orden TMA/851/2021, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados, en su art. 35 que se ocupa de las plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida, dispone:

1. Los principales centros de actividad de las ciudades deberán disponer de plazas de aparcamiento reservadas y diseñadas para su uso por personas titulares de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad. Como mínimo una de cada cuarenta plazas o fracción, independientemente de las plazas destinadas a residencia o lugares de trabajo, será reservada a dicho fin y se ajustará a lo establecido en los siguientes apartados.

2. Deberán ubicarse lo más próximas posible a los puntos de cruce entre los itinerarios peatonales accesibles y los itinerarios vehiculares, preferentemente en superficies horizontales o de escasa pendiente, garantizando el acceso desde la zona de transferencia hasta el itinerario peatonal accesible, de forma autónoma, exenta de obstáculos y segura. Aquellas plazas que no cumplan con el requisito anterior deberán incorporar un vado, cuya anchura mínima libre de paso del plano del vado desde el que se accede a calzada sea de 1,20 m y, que cumpla con las especificaciones establecidas en el artículo 11, así como con lo establecido en los apartados 3, 4, 6 y 7 del artículo 20 para permitir el acceso al itinerario peatonal accesible desde la zona de transferencia de la plaza.

3. Las plazas dispuestas en perpendicular o en diagonal a la acera, deberán tener una dimensión mínima de 5,00 m de longitud x 2,20 m de ancho y, además, dispondrán de una zona de aproximación y transferencia lateral de una longitud igual a la de la plaza y un ancho mínimo de 1,50 m. Entre dos plazas contiguas se permitirán zonas de transferencia lateral compartidas manteniendo las dimensiones mínimas descritas anteriormente. Sobre la acera posterior también existirá una zona sin obstáculos, de igual ancho que la plaza y una profundidad de 3,00 m. La zona de aproximación y transferencia en calzada, paralela al vehículo, será marcada en el plano del suelo mediante marcas viales, que cumplan con la exigencia de resbaladricidad establecida en el artículo 11, para

permitir la salida y entrada con seguridad, excepto en los casos en que dicha zona coincida con un paso de peatones, u otro espacio donde esté clara la prohibición de aparcar.

4. Las plazas dispuestas en línea tendrán una dimensión mínima de 5,00 m de longitud $\times$ 2,20 m de ancho y además dispondrán de una zona libre de obstáculos para aproximación y transferencia posterior, cuya anchura será igual a la de la plaza y su longitud de, al menos, 3,00 m. Sobre la acera lateral también existirá una zona sin obstáculos de igual longitud que la plaza con su zona de aproximación y transferencia y un ancho de 1,50 m. La zona de aproximación y transferencia en calzada posterior al vehículo será marcada en el plano del suelo mediante marcas viales que cumplan con la exigencia de resbaladicidad establecida en el artículo 11, para permitir la salida y entrada con seguridad, excepto en los casos en que dicha zona coincida con un paso de peatones u otro espacio donde esté clara la prohibición de aparcar.

5. Las plazas de aparcamiento estarán señalizadas horizontal y verticalmente con el símbolo de accesibilidad para la movilidad, cumpliendo lo establecido en el artículo 43.

La nueva señal vertical para estacionamiento de discapacitados es la señal S-17b, publicada en la reforma del RGCir de 17.06.2025. indica un emplazamiento reservado para personas con movilidad reducida. Esta señal, que incluye el símbolo internacional de accesibilidad (silla de ruedas), complementa la señalización horizontal (pintura en el suelo) y garantiza que las plazas sean fácilmente identificables tanto para usuarios como para otros conductores

El número mínimo de plazas y sus características figura ahora también en el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad.

El art. 94.1j) RGCir prohíbe la parada en las zonas señalizadas para uso exclusivo de minusválidos y luego el legislador, después de señalar en el apartado 2.d) del mismo artículo que queda prohibido estacionar en los lugares en los que está prohibida la parada, se olvida de lo que acaba de decir en el apartado 1j) y vuelve a señalar en el 2d) que está prohibido estacionar en las zonas señalizadas para uso exclusivo de minusválidos.

personas con discapacidad¹⁴¹², túneles, pasos inferiores¹⁴¹³, intersecciones¹⁴¹⁴ o en cualquier otro lugar peligroso¹⁴¹⁵ o en el que se obstaculice gravemente¹⁴¹⁶ la circulación¹⁴¹⁷ o constituya un riesgo, especialmente para los peatones¹⁴¹⁸.

¹⁴¹² Si una persona discapacitada se olvidase de colocar el distintivo o éste se cayese dentro del vehículo y fuese denunciada, podría aportarlo con posterioridad, por lo que esta sanción no sería aplicable, ya que no infringiría lo dispuesto en este apartado. En todo caso se podría tener en cuenta lo señalado en el apartado c) del artículo 75: “Incumplir las normas contenidas en esta ley que no se califiquen expresamente como infracciones graves o muy graves en los artículos siguientes”. Incluso así, sería dudoso al no estar tipificada con claridad ninguna infracción por cometer este descuido. Es una situación muy parecida a no llevar el seguro del vehículo encima pero sí tenerlo al día y poder demostrarlo al hacer el recurso.

Eso no impide que se pueda aplicar el apartado e) del artículo 105 de la Ley “Cuando un vehículo permanezca estacionado en lugares habilitados por la autoridad municipal como zonas de aparcamiento reservado para el uso de personas con discapacidad sin colocar el distintivo que lo autoriza”.

Las asociaciones de personas con discapacidad llevan tiempo presionando a la DGT para que se retiren puntos a quienes estacionen en las plazas reservadas para ellos cuando no tengan derecho a ellas. Lo consideran un acto casi vandálico.

Sorprende comprobar que el art. 94.3 RGCir mantiene una redacción desactualizada y no considera con claridad infracción grave parar o estacionar en una plaza de una persona con discapacidad y en cambio sí lo hace la Ley. También es llamativo que se haya corregido el RGCir con posterioridad a la Ley y no se haya acabado con algunas contradicciones entre ambas normas, y recordemos que una Ley siempre prevalece sobre un Reglamento y esa regla la ha mantenido el Codificado de Infracciones de Tráfico de la DGT.

¹⁴¹³ El art. 115 RGCir reconoce que un vehículo puede quedar detenido en un túnel o un paso subterráneo.

¹⁴¹⁴ Está redacción hace que incluso pueda considerarse como un obstáculo grave para la circulación parar o estacionar en una zona exclusiva para estacionamiento de personas con discapacidad, lo que sería cierto si la persona afectada por una discapacidad tuviese que esperar en doble fila, dificultando la circulación, mientras llega una grúa para retirar el vehículo mal estacionado. No sería el caso si la calle fuese lo suficientemente ancha y el estacionar en doble fila, en esas circunstancias, no obstaculizase la circulación de otros vehículos.

Lo que va siempre a obstaculizar gravemente la circulación es estacionar ocupando la zona de transferencia de 1,5 m de ancho, ya que eso obligaría a las personas discapacitadas a desplazarse fuera de esa zona y a utilizar el carril para bajar y transferirse a la silla de ruedas.

El art. 94.1.d) RGCir indica que está prohibido parar y estacionar “En las intersecciones y en sus proximidades si se dificulta el giro a otros vehículos, o en vías interurbanas, si se genera peligro por falta de visibilidad.” Es decir, vemos que el RGCir no considera infracción si no se dificulta el giro a otros vehículos y ni siquiera lo considera infracción leve. El TRLTSV, sin embargo, exige, para que sea infracción, que la parada y estacionamiento obstaculicen “gravemente” la circulación.

¹⁴¹⁵ Sorprende que estacionar en un lugar peligroso sea una infracción grave. Es decir, si, por ejemplo, se estaciona en una curva sin visibilidad el infractor es sancionado con 200 € y puede pagar con descuento. Habría que reconsiderar esta sanción ya que esta infracción, en muchos casos, podría calificarse como “parada o estacionamiento temerario”, ya que puede ocasionar con relativa facilidad un accidente de circulación. Incluso podría considerarse el delito contemplado en el art. 385 CP (colocar en la vía obstáculos imprevisibles).

¹⁴¹⁶ El artículo 40.2.c) TRLTSV señala que está prohibido estacionar en zonas señalizadas de carga y descarga. Habiendo puesto ahora en este artículo un listado de los lugares en que se prohíbe estacionar es de lamentar que no se haya incluido específicamente como infracción grave el estacionamiento en zonas de carga y descarga y se limite a incluir esta infracción dentro de la generalidad de los que obstaculizan gravemente la circulación.

El artículo 91.2g) del RGCir indica que estacionar en esas zonas se considera que obstaculiza gravemente la circulación, aunque limita la sanción a que se estacione indebidamente durante las horas de utilización.

Sin embargo, poco después en el artículo 94.2c) el RGCir dice que estacionar en zonas de carga y descarga está prohibido, esta vez sin mencionar “durante las horas de utilización” y seguidamente en el apartado 3 del mismo artículo señala que esta infracción tiene el carácter de leve.

La Guía Codificada de Infracciones de la DGT, señala que estacionar en zona señalizada para carga y descarga es infracción leve sancionada con 80 €, que puede quedar en la mitad por pronto pago.

No se entiende que se pueda sancionar a un conductor por estacionar, en esas zonas, fuera de las horas de utilización y quede ese estacionamiento desaprovechado cuando por ejemplo en los estacionamientos regulados con parquímetro fuera de las horas en que es obligatorio el pago se puede estacionar sin exponerse a ninguna sanción.

Además, el **Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad**, en el artículo 7d) permite

¹⁴¹⁹ (Estacionar en zonas señalizadas con la señal S-17 en la que figure una silueta de un tipo de vehículo o esté indicado en un cartel complementario).

la parada o estacionamiento en las zonas para carga o descarga, en los términos establecidos por la Administración local, siempre que no se ocasionen perjuicios a los peatones o al tráfico. Al ser una ley anterior al TRLTSV parecería que deja de tener validez, ya que vemos que éste último texto no contempla ninguna excepción en el estacionamiento en zonas de carga y descarga. Sin embargo, el RD 1056/2014 recoge los principios de autonomía personal e independencia de las personas, la participación e inclusión plenas y efectivas en la sociedad, la igualdad de oportunidades y la accesibilidad, que también figuran en el artículo 3 de la Convención Internacional sobre los derechos de las personas con discapacidad, aprobada el 13 de diciembre de 2006 por la Asamblea General de las Naciones Unidas, cuyo Instrumento de Ratificación se publicó en el BOE núm. 96, de 21.04.2008. Esta convención entró en vigor, en España, el 03.05.2008 y los Estados Parte se comprometen a adoptar todas las medidas legislativas, administrativas y de otra índole que sean pertinentes para hacer efectivos los derechos que en ella se reconocen. El TRLTSV debe respetar las medidas legislativas adoptadas para hacer efectivos los principios que figuran en un Tratado Internacional firmado y ratificado por España, mientras nuestro país no lo denuncie.

¹⁴¹⁷ El TRLTSV en su art. 1 b) también considera la circulación de peatones y animales. Un agente puede sancionar a un vehículo estacionado en un paso rebajado, (situado muchas veces al principio y al final de un paso para peatones) porque ante la presencia de un invidente o una persona en silla de ruedas entiende que aquel constituye un riesgo para ese peatón (una persona en silla de ruedas se considera un peatón y descender por una acera sin rebaje es un riesgo mayor para él) o un obstáculo para la circulación, pero no lo puede hacer porque considere que es una zona exclusiva para personas con discapacidad, entre otros motivos, porque una acera rebajada no está dentro del Catálogo oficial de señales de tráfico y el paso rebajado lo puede utilizar cualquier peatón. Pero al suponer un riesgo para las personas discapacitadas, que son peatones vulnerables según dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, que por otra parte se basa en el art. 13.1 TRLTSV, que exige al conductor un especial cuidado con los colectivos más frágiles, debiera siempre ser considerada una infracción grave.

De acuerdo con el art. 105.1.a) TRLTSV un vehículo estacionado delante de un paso rebajado podría ser retirado por causar graves perturbaciones a la circulación de peatones.

También debiera ser infracción grave estacionar ocupando total o parcialmente otras superficies podotáctiles situadas en las aceras, como sucede con los patinetes abandonados sobre ellas. Estas superficies táctiles tienen también como misión indicarle a una persona invidente un cambio de nivel o la proximidad de la entrada a un edificio con peligro por presencia de escalones o rampas y no están necesariamente en las esquinas de las calles. Pero, ese estacionamiento sobre la acera no sólo acaba afectando a los invidentes sino también puede constituir un grave riesgo para otros peatones vulnerables ya que puede obligar a circular por la calzada a personas en sillas de ruedas, a personas mayores con carros de la compra, a menores con carritos de libros escolares, etc.

¹⁴¹⁸ Si un agente ve un vehículo estacionado sobre la acera tendrá que hacer una valoración para saber que infracción se está cometiendo para ver si denuncia por el RGCir o por el TRLTSV. El art. 94.1.c) RGCir indica que está prohibido parar en “la parte de las vías reservados exclusivamente para la circulación o para el servicio de determinados usuarios” como pueden ser los peatones y recordemos que la acera forma parte de la vía y el 94.2.e) señala que está prohibido estacionar: “Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de peatones”. El art. 94.3 RGCir excluye expresamente de las infracciones graves la parada y estacionamiento sobre una acera, por lo que debiera aplicarse el art. 75 TRLTSV, pero este apartado de la Ley que estamos analizando señala que es infracción grave si se obstaculiza gravemente la circulación de peatones o se les pone en riesgo. Al ser estos dos últimos conceptos indeterminados y haber contradicción entre el TRLTSV y el RGCir, que al fin y al cabo tiene como misión aclarar conceptos de la Ley, el agente debe motivar muy claramente porque considera que se obstaculiza gravemente o se pone en peligro a los peatones.

¹⁴¹⁹ Vemos que este apartado d) especifica claramente que se considera infracción grave estacionar en una zona reservada para vehículos de personas con discapacidad, pero no tipifica como grave si se trata de otro tipo de vehículos y sin embargo, la Guía Codificada de Infracciones de Tráfico de la DGT considera infracción grave estacionar en una zona señalizada con la Señal S-17 siempre que tenga una silueta de un tipo de vehículo dentro o un cartel complementario y sea distinto del que conduce el conductor que pretende estacionar. Debiera considerarse como infracción leve, sino figura la silueta de una señal de discapacitados, al no estar tipificada como grave o muy grave.

¹⁴²⁰ (Parar o estacionar los vehículos de asistencia mecánica o conservación de carreteras en lugares distintos de los fijados por los agentes de la autoridad responsable del tráfico).

e) Circular sin hacer uso del alumbrado reglamentario¹⁴²¹.

f) Conducir utilizando cualquier tipo de casco de audio o auricular conectado a aparatos receptores o reproductores de sonido **u otros dispositivos¹⁴²² que disminuyan la atención permanente a la conducción.**

g) Utilizar, sujetándolo¹⁴²³ con la mano, o manteniéndolo ajustado entre el casco y la cabeza del usuario, dispositivos de telefonía móvil mientras se conduce, conducir utilizando manualmente dispositivos de telefonía móvil **en condiciones distintas a las anteriores¹⁴²⁴,** conducir utilizando manualmente navegadores o cualquier otro medio o

¹⁴²⁰ El art. 5.7) RGCir señala que es una infracción grave y que se sanciona de acuerdo con el art. 76.d) TRLTSV, pero lo cierto es que este apartado d) no tipifica con claridad esta conducta, que implica desobedecer las ordenes de los agentes, como grave.

¹⁴²¹ Ver el Título II, Capítulo X (utilización del alumbrado) RGCir. Es importante no confundir alumbrado con dispositivos de señalización óptica (art. 16 RGV) ya que están diferenciados en los Anexos I y X de ese Reglamento. La redacción estaría mejor si dijese: "sin hacer uso del alumbrado cuando así esté previsto reglamentariamente".

¹⁴²² Es una infracción también al art. 13.3 párrafo primero TRLTSV y al art. 116 RGCir. En el apartado 17 del Anexo II TRLTSV se señala que supone la detracción de 3 puntos del permiso de conducción.

Si se va leyendo un libro electrónico (otros dispositivos) sería una infracción grave sancionada con una multa de 200 € y si se va leyendo un libro impreso, la sanción serían 80 € (art. 13.2) si se considerase infracción leve, es decir si no se pudiese calificar como negligente la conducción, o 200 € si tuviese esa consideración (art. 10.2). Es difícil entender que, en algunos casos, se considerase más peligroso leer un libro electrónico que un libro impreso. Sería sancionable utilizar un auricular con micro por sistema bluetooth, que se utilizan en todo tipo de vehículos, ya que se introducen en el oído.

Como ya vimos al comentar el art. 13.3) los "altavoces" que vienen de fábrica o que instalan algunos motoristas en sus cascos para comunicarse con el pasajero, no debería ser infracción:

- por no llevarlos introducidos en el oído y
- por no disminuir necesariamente la atención a la conducción, ya que equivaldría a mantener una conversación telefónica manos libres o a escuchar música en otro tipo de vehículo.

Otra excepción son los audífonos para las personas con discapacidades auditivas [debe figurar un código en el apartado 12 (observaciones) de su permiso de conducción], que no solamente los podrán llevar, sino que están obligados a utilizarlos cuando conduzcan.

¹⁴²³ Ahora basta con sujetar con la mano el móvil para que se considere infracción. Esto se hizo porque resultaba muy complicado para los drones captar el momento exacto del uso del móvil. De esta forma se evitan discusiones con los agentes o recursos alegando que no se estaba hablando en ese instante. Ese tipo de picaresca tiene larga tradición en nuestras normas y así en el metro de Madrid antes de la llegada de la actual democracia se habían colocado placas metálicas que decían "se prohíbe fumar o llevar el cigarro encendido".

¹⁴²⁴ El Jefe Provincial de Tráfico de Santa Cruz de Tenerife, en escrito de 14.12.2023 dirigido a las Policías Locales de la provincia, señala:

1. "Si se sujeta el teléfono móvil con la mano, deberá aplicarse la nueva LSV art. 76-5ª (se refiere al Codificado de Infracciones de Tráfico), pérdida de 6 puntos, 200 euros de sanción. Es importante destacar el hecho de que se debe aplicar este artículo "mientras se conduce", es decir, siempre que el vehículo se encuentre dentro del tráfico rodado, como por ejemplo conductor con vehículo detenido ante un semáforo con luz roja haciendo uso manualmente del teléfono móvil. (Los 6 puntos se corresponden con el apartado 8 del Anexo II).

2.- Se deberá aplicar el artículo 18-2-5B (de nuevo está citando el Codificado de Infracciones de Tráfico) del Reglamento General de Circulación para el resto de supuestos, es decir, conducir haciendo uso del teléfono móvil pero no tenerlo en las manos, lo que supondrá la detracción de 3 puntos y 200 euros de sanción. Un ejemplo podría ser tener el móvil entre las piernas mientras se mantiene una conversación telefónica, o aun teniendo el móvil sujeto en un soporte, utilizarlo mientras se conduce para enviar un texto o para consultar redes sociales". (Los 3 puntos se corresponden con el apartado 20 del Anexo II).

En el primer caso, debería denunciarse por el art. 76 g), aunque su redacción deja mucho que desear, ya que muchos agentes estiman que en ese momento no está conduciendo, mientras que en el segundo caso se debería hacerlo por conducción negligente (conducir sin la diligencia, precaución y atención debidas) por el 76.m).

sistema de comunicación, así como **llevar en los vehículos**¹⁴²⁵ mecanismos de detección de radares o cinemómetros.

¹⁴²⁶ (Otras situaciones que dificultan o impiden la visión del conductor).

También se tendría que sancionar por este artículo pagar el peaje de una autopista con el teléfono móvil ya que se está utilizando la mano y se está en la corriente vehicular, sin embargo no se está haciendo y debiera contemplarse esta excepción en la normativa.

¹⁴²⁵ Es decir, basta con llevarlos aunque no se estén usando o vayan en la caja del comercio donde se compraron sin abrir. Eso implica que una empresa que los fabrique para exportarlos a países en los que estén prohibidos tendría que transportarlos por ferrocarril desde el lugar de fabricación hasta su destino o hasta un puerto o aeropuerto.

¹⁴²⁶ El art. 13.2) TRLTSV y el 18 RGCir señalan que: "El conductor de un vehículo está obligado a mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción, que garanticen su propia seguridad, la del resto de los ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía. A estos efectos, deberá cuidar especialmente de mantener la posición adecuada **y que la mantengan el resto de los pasajeros**, y la adecuada colocación de los objetos o animales transportados para que no haya interferencia entre el conductor y cualquiera de ellos", y el apartado 18.4) RGCir señala que son graves las infracciones a este precepto, pero acabamos de ver que los apartados f) y g) del art. 76 sólo consideran graves el uso de auriculares, de dispositivos móviles, de pantallas y de detectores de radar, con lo cual no tienen consideración de graves la colocación inadecuada de los pasajeros y también de objetos y animales, con lo cual de acuerdo al art. 75, al no estar tipificadas estas infracciones como graves o muy graves, pasarían a ser infracciones leves y, esa consideración es la que refleja la Guía codificada de infracciones de tráfico.

Recordemos que conforme al art. 25 CE, nadie puede ser condenado o **sancionado por acciones u omisiones** que en el momento de producirse **no constituyan** delito, falta o **infracción administrativa**, según la legislación vigente en aquel momento.

Esa exigencia del principio de legalidad también figura en el art. 25 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público "la potestad sancionadora de las Administraciones públicas, se ejercerá cuando haya sido expresamente reconocida por una norma con rango de Ley.", y el art. 27 de esa misma ley, al referirse al "principio de tipicidad", establece que: "sólo constituyen infracciones administrativas las vulneraciones del ordenamiento jurídico previstas como tales infracciones por una Ley"; en suma, que es necesario que la **Ley determine qué concretas vulneraciones del ordenamiento** se consideran infracciones administrativas.

h) ¹⁴²⁷No hacer uso¹⁴²⁸, o no hacerlo de forma adecuada, del cinturón¹⁴²⁹ de seguridad¹⁴³⁰, sistemas de retención¹⁴³¹ infantil¹⁴³², casco¹⁴³³ y demás¹⁴³⁴ elementos¹⁴³⁵ de protección¹⁴³⁶ obligatorios.

¹⁴²⁷ No utilizar los elementos de protección y dispositivos de seguridad es también una infracción al art. 13.4 TRLTSV y al art. 117 RGCir. En el Anexo II TRLTSV, apartado 18 figura que supone la pérdida de 3 puntos del permiso de conducción.

Quedaría mejor si pusiese: “No hacer uso del cinturón de seguridad, del casco y demás elementos de protección cuando así esté establecido reglamentariamente o no salvaguardar a los menores haciendo que utilicen los sistemas de retención infantil”. Téngase en cuenta que el art. 119 RGCir contempla varias excepciones en la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad.

En España se da el caso de que los taxistas están exentos, pero tal como indica un escrito de la Unidad de Normativa de la DGT de 1 de febrero de 2018, esa exención no se aplica a los conductores de vehículos VTC.

¹⁴²⁸ La página alemana <http://www.antenne.de>, de 04.01.2016 comenta el recurso de un padre que fue denunciado en Alemania porque su hija no llevaba puesto el cinturón de seguridad. El padre alegó que había abrochado correctamente a su hija pero que ésta lo desabrochó y que a él no se le puede exigir que esté continuamente pendiente, mientras conduce, de comprobar el estado del cinturón de la menor.

¹⁴²⁹ Directiva 2003/20/EC del Parlamento Europeo y del Consejo de 8 de abril de 2003 por la que se modifica la Directiva del Consejo 91/671/EEC sobre la aproximación de las leyes de los Estados miembro relativas al uso obligatorio de cinturones de seguridad en vehículos de menos de 3,5 toneladas (DOUE No L 115, 9.5.2003). Esta Directiva fue transpuesta mediante la modificación del RGCir por Real Decreto 965/2006, de 1 de setiembre.

¹⁴³⁰ El RGCir aclara que los cinturones de seguridad también tienen que llevarlos abrochados, entre otros, los pasajeros de los turismos. Se ha llegado a pensar en denunciar a los pasajeros de un turismo en los casos en que un helicóptero detectase que no llevaban cinturón, pero se descartó ante la ausencia de la obligación, por parte del conductor, de identificar a los pasajeros.

Lo que resulta factible es que el helicóptero capte a un pasajero de motocicleta sin casco y en ese caso podría sancionarse al conductor. Primero se identificaría al titular, éste se vería obligado a identificar al conductor y este último sería responsable, en cualquier caso, de que el pasajero circulase sin casco.

También sería interesante conocer si se podría sancionar doblemente a un pasajero por ir en la caja descubierta de una pick-up, lógicamente sin cinturón, y además haciéndolo en un lugar no autorizado.

El 09.11.2020 los medios se hicieron eco de una sentencia dictada por el Juzgado nº 33 de lo Contencioso-Administrativo de Madrid que estimó el recurso promovido por los servicios jurídicos de Automovilistas Europeos Asociados (AEA) y **anuló una multa de doscientos euros y la detracción de tres puntos**, al confirmar la incompetencia del Jefe provincial de Tráfico para imponer una sanción a un conductor que fue fotografiado por una cámara de la DGT sin el cinturón de seguridad abrochado y al considerar que la fotografía tomada por un medio técnico no sometido a control metrológico no constituye prueba de cargo suficiente.

En primer lugar, argumentaban desde la defensa del sancionado que “la sanción impuesta adolecía de un **vicio sustancial de nulidad**”. En particular, anunciaban que desde el año 2013, el Jefe Provincial de Tráfico de Cuenca **había delegado** en el Director del Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas (Centro Estrada de León), la competencia para sancionar este tipo de sanciones. Además, según sostiene el reciente pronunciamiento judicial, no consta “resolución alguna de avocación de competencias, por lo que no se respetan las normas que rigen el procedimiento”.

Respeto a la “foto-cinto” y su valor probatorio, debemos tener en cuenta que funcionan realmente como cámaras de alta velocidad capaces de realizar hasta 50 fotografías por segundo. En concreto, el dispositivo cuenta con un sensor que detecta cuándo se está aproximando un vehículo y, al pasar éste por un punto concreto, realiza hasta siete disparos sin flash. El punto de inicio para la toma de estas imágenes está estudiado para que se aprecie la **matrícula delantera del vehículo** y las plazas delanteras a través del parabrisas. Tomadas las 7 fotografías, un sistema informático con un algoritmo de reconocimiento de imágenes interpreta **si los pasajeros del vehículo están haciendo uso del sistema de seguridad o no**. Si tiene la menor sospecha de que hay pasajeros sin cinturón, el dispositivo envía estas imágenes al Centro Estrada de Tratamiento de Denuncias Automatizadas que la DGT tiene en León. De las 7 imágenes tomadas se seleccionan únicamente las dos más nítidas en las que se observe que no se lleva el cinturón puesto y se emite la **denuncia** correspondiente. Este sistema de captación de imágenes, denominado “foto-cinto”, estaba **fuera del control metrológico** y la DGT adjuntaba un informe técnico expedido por el Centro Español de Metrología para dar una cierta verosimilitud al sistema de sanciones utilizado. Tanto las imágenes aportadas como el informe del Centro Español de Metrología emitido, fueron cuestionados por la defensa jurídica del sancionado, por dos razones concretas:

a) porque la fotografía obtenida por un medio técnico no sometido a control metrológico no constituye una prueba de cargo suficiente para poder sancionar.;

- b) y porque el informe expedido por el citado Centro Español de Metrología fue facilitado **un año antes** de que el Estatuto de este organismo incluyera entre sus funciones “la realización, a petición de las autoridades en materia de tráfico y seguridad vial, de ensayos voluntarios de equipos que aún fuera del ámbito del control metrológico estén relacionados con equipos, sistemas o partes de los mismos que si lo estén, tales como los de captación y reproducción de imágenes”.

El fallo judicial aceptó todos los argumentos planteados por la defensa del sancionado. Tengamos en cuenta que en este caso el Centro de Tratamiento de Denuncias de León fue el que impuso la sanción, pero en realidad el que la firmó fue el Jefe Provincial de Tráfico de Cuenca. Por todo ello, el Tribunal anuló la sanción impuesta de doscientos euros y ordenó la oportuna devolución de los tres puntos detraídos al conductor sancionado.

¹⁴³¹ La página <http://blog.bebitus.com/2018/06/silla-de-auto-con-airbags/#comment-27360> informa de que ya se ofrecen en el mercado sillitas infantiles con airbag y que las pruebas realizadas hasta la fecha han dado resultados muy positivos.

Se pueden instalar sillitas que detectan, mediante un sensor de peso, si un niño ha sido olvidado por uno de sus progenitores al cerrar el vehículo. En algún modelo, si aun así no hay reacción, a los 3 minutos suena una alarma y si no hay de nuevo reacción después de un tiempo prudencial, se desbloquea el cierre centralizado y se pone en marcha el aire acondicionado ya que el mayor peligro es por la elevada temperatura que puede alcanzarse en el interior del vehículo. La Agencia EFE en un despacho del 08 de agosto de 2015, informa que con una temperatura exterior de 35 grados se puede, en una hora, alcanzar 55 grados en el interior de un vehículo. Estos datos están contenidos en una investigación del RACC junto con su homólogo suizo TSC. Este estudio aconseja no meterse en un vehículo en cuyo interior la temperatura supere los 40 grados.

Ver: <https://www.indiegogo.com/projects/aneiros-smart-vehicle-child-seat-safety-system>.

En Italia, en 2018 hubo 10 fallecimientos de menores olvidados en el vehículo y la Cámara de Diputados y el Senado aprobaron la obligación de instalar en los vehículos, desde el 7 de noviembre de 2019, dispositivos conectados al ordenador del vehículo y al móvil de los padres para indicar la presencia de “bebé a bordo”. Se trata de prevenir el abandono en el vehículo de niños de edad inferior a 4 años. Se dispusieron beneficios fiscales para ayudar a las familias a instalarlos. Los modelos previstos consisten en sensores que se comunican con el móvil vía app o bluetooth y que envían alarmas sonoras y un mensaje indicando que el niño ha quedado en la sillita y que los adultos que los acompañaban se han alejado. La falta de instalación de estos dispositivos puede suponerle al conductor una multa de 81 a 326 € y la detracción de 5 puntos en su permiso. Si en el plazo de dos años vuelve a reincidir se contempla la retirada del permiso de conducir de 15 días a dos meses.

No es un tema banal ya que, según la Universidad Estatal de San José en California, desde 1998 hasta el 9 de setiembre de 2016 habían fallecido 661 niños en Estados Unidos, por golpes de calor dentro de un vehículo.

Estos datos están confirmados por la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), la Administración Nacional de Seguridad Vial norteamericana, que informa que durante los últimos 20 años, un promedio de 38 vidas se pierden cada año debido al calor dentro del vehículo. El problema se agravó en 2018 ya que ese año hubo 58 fallecimientos (<https://www.jdpower.com>).

En España no nos libramos de este horror y los medios de comunicación se hicieron eco de la información de la agencia Europa Press, de 08 de agosto de 2018 sobre el fallecimiento de una bebé de 8 meses en Mallorca tras pasar varias horas olvidada, bajo el calor, en un turismo. Debiera pensarse que dejar a un anciano puede suponerle también un grave riesgo de golpe de calor.

Poco después, el 03.10.2018 se produjo la muerte de un bebé de 21 meses, olvidado por su padre durante horas mientras iba hacer un recado y sin percatarse de que no lo había dejado en la guardería.

El 6.07.2023 los medios informaron de la muerte de un niño de 3 años en O Porriño (Pontevedra) que su madre olvidó varias horas en el turismo mientras iba a trabajar.

Una niña de dos años falleció el 05.11.2024 en Castellón tras olvidar el padre llevarla a la guardería, irse a trabajar y dejarla en el interior del coche durante unas cinco horas. Se considera supuesto autor de un delito de homicidio imprudente.

El 01.07.2025 los medios informan de que un niño de unos dos años y medio había fallecido el día anterior en Valls (Tarragona) tras permanecer casi cuatro horas encerrado en el interior de un coche en el polígono industrial de aquella localidad, después de que su padre se fuera a trabajar sin darse cuenta de que el pequeño estaba en el vehículo.

La publicación digital www.ideal.es informa en su edición de 17.07.2018 que la Guardia Civil a través de twitter que si alguien ve a un menor solo en un vehículo en un día de calor, debe llamar al 112 y si fuese necesario debe romper el cristal.

La preocupación por el tema hace que esté contemplado en los códigos de circulación de los estados federados norteamericanos. Así en Florida, dejar a niños sin supervisión en un vehículo motorizado se considera extremadamente peligroso y los padres, tutores u otra persona responsable de un niño menor de 6 años no

pueden dejarlo solo o sin supervisión durante más de 15 minutos con el vehículo o durante cualquier período de tiempo si el vehículo motorizado está encendido.

Por su parte, el artículo 380 del Código de Seguridad Vial de Quebec indica que “nadie puede dejar sin vigilancia en un vehículo a un niño a su cargo de menos de siete años”. Está sancionado con 60\$, más gastos de trámite de 35\$.

.En el caso de una mascota romper la ventanilla o forzar la cerradura del vehículo para salvarla supone un atentado contra la propiedad privada. Debe llamarse a la policía para que los agentes comprueben que el animal está en peligro y lo liberen. El **propietario del perro encerrado** en el vehículo puede ser castigado por **maltrato animal** en base al Código Penal. Su art. 337 bis) contempla que “El que abandone a un animal doméstico en condiciones en que pueda peligrar su vida o integridad será castigado con una pena de multa de uno a seis meses”.

La Voz de Galicia publicó el 20.07.2019 que la policía local de Marín (Pontevedra) fue avisada por algunos viandantes sobre dos perros que agonizaban dentro de un turismo debido al calor. Después de tratar de localizar al propietario y no conseguirlo, rompieron una ventanilla para rescatarlos, los empaparon de agua y los trasladaron a un centro veterinario donde uno de ellos se recuperó, mientras el otro quedó en observación.

En otros lugares como en el estado norteamericano de Florida es legal romper la ventanilla de un coche si un animal está en peligro inminente de muerte por golpe de calor. En esos casos se debe llamar antes o inmediatamente después a la policía.

¹⁴³² En 1981 se aprobó la primera normativa europea de Sistemas de Retención Infantil, el reglamento ECE R44. A pesar de actualizarlo en cuatro ocasiones, los avances en tecnología forzaron a que en 2013 se aprobara otro reglamento, el R129 (o I-Size). Durante una década ambas normativas convivieron y salvaron vidas, pero esa convivencia llegó a su fin en septiembre de 2023 ya que a partir de esa fecha ningún fabricante europeo pudo ya fabricar sillitas bajo la normativa R44 ni tampoco se permitieron importar a la Unión Europea los Sistemas de Retención Infantil homologados según esta norma. El gran cambio se produjo el 1 de septiembre de 2024, cuando se prohibió la venta de sillitas R44 aunque las existentes siguen siendo válidas y seguras, aunque las que cumplen la normativa R129 estén más actualizadas. En la etiqueta naranja aparece la normativa bajo la cual se ha homologado una sillita.

La Directiva 2003/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de abril de 2003, modificó y cambió el nombre de la Directiva 91/671/CEE, que pasó a denominarse: “Directiva del Consejo de 16 de diciembre de 1991 relativa al uso obligatorio de cinturones de seguridad y dispositivos de retención para niños en los vehículos” (abandonando el límite anterior de 3.500 kg). Esta Directiva fue modificada de nuevo por la Directiva de Ejecución 2014/37/UE de la Comisión, de 27 de febrero de 2014.

Estableció en su art. 1 que **son obligatorios los cinturones y los dispositivos de retención en todos los vehículos de motor de las categorías M (M1, M2 y M3) de transporte de personas y N (N1, N2 y N3) de transporte de mercancías**, en todos los casos con un peso máximo que supere 1 tonelada y que tengan una velocidad máxima por construcción superior a 25 kilómetros por hora.

Los dispositivos de retención para niños los divide en cinco “grupos de masa”:

- a) el grupo 0 para niños que pesen menos de 10 kg;
- b) el grupo 0 + para niños que pesen menos de 13 kg;
- c) el grupo I para niños que pesen entre 9 kg y 18 kg;
- d) el grupo II para niños que pesen entre 15 kg y 25 kg;
- e) el grupo III para niños que pesen entre 22 kg y 36 kg.

También indica que “Los dispositivos de retención para niños serán de dos clases:

- a) **la clase integral**, que comprende una combinación de correas o elementos flexibles con una hebilla de cierre, dispositivos de regulación, piezas de fijación y, en algunos casos, una silla suplementaria y/o una pantalla de impacto, que pueden anclarse por medio de su propia correa o correas integrales;
- b) **la clase no integral**, que puede comprender un dispositivo de retención parcial, el cual, empleado en combinación con un cinturón de seguridad para adulto que rodee el cuerpo del niño o sujete el dispositivo en el que esté colocado el niño, constituya un dispositivo completo de retención para niños.

Igualmente, se debe consultar el Reglamento núm. 129 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE): Prescripciones uniformes relativas a la homologación de sistemas reforzados de retención infantil utilizados a bordo de vehículos de motor (SRI) (DOUE núm. 97, de 29.03.2014) y la Orden IET/1105/2014 del Ministerio de Industria, Energía y Turismo, de 26 de junio, por la que se actualizan los anexos I y II del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, sobre las normas para la aplicación de determinadas directivas de la CEE, relativas a la homologación de tipo de vehículos automóviles, remolques, semirremolques, motocicletas, ciclomotores y vehículos agrícolas, así como de partes y piezas de dichos vehículos, y en donde se indica que la norma ECE R129 (“**talla-i**”) es opcional (BOE núm. 168, de 30 de junio de 2014).

Hasta el momento, para que un asiento infantil pudiera ser utilizado en España (y en toda la UE) tenía que aprobar las pruebas incluidas en la norma de homologación ECE R44/04.

La norma R129 es la nueva regulación europea destinada a hacer los asientos infantiles más seguros. La primera fase de esa norma es la implementación de la “**talla-i**” (i-size) con el objetivo de simplificar el proceso de elección y uso de las sillitas infantiles, haciéndolas más universales y sencillas de usar. Está destinada a mantener los niños más tiempo viajando en sistemas de retención infantil orientados hacia atrás, a mejorar la protección en caso de impacto lateral y a facilitar que sea más fácil ajustar los asientos correctamente.

No es obligatorio sustituir los asientos para adaptarlos a la nueva norma y durante varios años seguirán conviviendo la norma R129 con la actual R44/04, que seguirá teniendo validez. Por ello se pueden continuar utilizando los actuales vehículos y los fabricantes pueden seguir vendiendo unidades que no cuenten con asientos “**talla-i**” siempre que cumplan con la norma R44/4. A partir de la fecha que se establezca como límite sólo se permitirá vender asientos adaptados a la nueva norma.

i-Size (sistemas de retención infantil ISOFIX universales e integrales) es la denominación de un nuevo sistema de regulación de sistemas con nuevos procedimientos de análisis y de uso, con el objeto de mejorar la seguridad infantil. No se trata de una denominación comercial, sino un nuevo procedimiento de homologación. Entró en vigor el 09.07.2013.

Las principales novedades de la nueva norma de homologación ECE R129 son:

- Los SRI pasan a estar clasificados por altura, una medida que, según los expertos, resulta más intuitiva y con menos probabilidad de error, ya que evitaría que los niños fueran cambiados de grupo demasiado pronto como ocurre con la clasificación por peso.
- La nueva normativa obliga a los fabricantes a que sus productos superen unas duras y exigentes pruebas en colisiones frontales y laterales, añadiendo una nueva prueba de choque lateral. Además, los nuevos Sistemas de Retención Infantil ya son compatibles con los airbags de cortinilla que se montan en los laterales del vehículo y que evitan que la cabeza del menor salga del SRI y pueda quedar atrapada entre las cortinillas y las puertas.
- Establece, además, que el sistema de sujeción para sillitas ISOFIX **ya no es obligatorio para las sillas de automóviles para niños de 100 a 150 cm**, sino que será opcional, es decir, puede o no usarse Isofix, pero en cualquier caso es obligatorio utilizar alzador con respaldo. Esto es debido a las mejoras que incorporan los vehículos en sus propios cinturones de seguridad.
- Otra de las novedades hace referencia a los elevadores. Así **la R129 no permitirá elevadores sin respaldo**, ya que estos son desaconsejados por los expertos, de tal manera, que todos los elevadores con norma R129 vendidos a partir del verano de 2017 deberán contar con respaldo. Se prescinde de la clasificación en función de grupos 0/0+/I/II/III (y sus correspondientes intervalos de peso) y cada asiento simplemente indicará la talla (estatura) y peso máximo de los niños que puedan usarla: algo parecido a como se seleccionan las tallas de la ropa de los niños.
- Se garantiza que todos los asientos orientados hacia atrás puedan ser utilizados, al menos, hasta los 15 meses de edad, obligando a los menores hasta esa edad, a viajar en esas condiciones. Incluso algunos nuevos asientos de “**talla-i**” permitirán que los niños puedan viajar de esa forma hasta que tengan 4 años si es el deseo de sus padres. Con ello se promueve el uso de asientos infantiles orientados hacia atrás, una orientación mucho más segura en carretera para los niños que viajar mirando hacia adelante. No es ese el caso en el tráfico urbano donde se producen muchos alcances.
- Se determinan unas dimensiones máximas del asiento infantil y unas dimensiones mínimas de las plazas de los vehículos automóviles, de modo que un asiento que haya sido homologado según esta norma “**talla-i**” pueda ser usado en cualquier plaza de “**talla-i**” de los vehículos. De este modo, ya no sucederá como con la actual normativa ECE R44/04, en la que había asientos universales, semi-universales para ciertos modelos de vehículos, específicos... En el caso de la ECE R129, todos los asientos serán “universales” y podrán usarse en todos los vehículos que cuenten con plazas “**talla-i**”.
- Los asientos infantiles “**talla-i**”, homologados según la nueva norma ECE R129, mostrarán también el logo siguiente, con la letra “**i**”:



- Por otro lado, las plazas de los vehículos que cumplan con las dimensiones “**talla-i**”, permitirán que se pueda instalar en ellas cualquier asiento infantil “**i-size**”.

¹⁴³³ La Vanguardia en su edición del 09.06.2023 comenta que la ley británica exime del casco, desde 1976, a los motoristas que lleven peinados “religiosos” o incluso por motivos culturales. Una iniciativa que también está

estudiando el senado de California. Se trata de los fieles que usan turbante. Alguna empresa está ofreciendo cascos de gran tamaño para que puedan ser usados por estas colectividades, pero su eficacia es dudosa.

¹⁴³⁴ Observemos como la normativa de tráfico discrimina a conductores que hacen exactamente lo mismo. Un conductor de bicicletas, si desciende de su bicicleta, en una vía interurbana, porque le pincha una rueda, no tiene que ponerse el chaleco reflectante de alta visibilidad.

El art. 43 del TRLTSV dice que el conductor de una bicicleta tiene que llevar alguna prenda reflectante cuando circule por vía interurbana y sea necesario el uso del alumbrado. Así que puede circular de día sin ningún tipo de prenda que ayude a informar de su presencia. Y si no es necesario el alumbrado, ni siquiera es infracción leve.

Dado que el art. 77 del TRLTSV que estamos comentando, señala que es infracción grave no hacer uso de “demás elementos de protección”, nos encontramos con la necesidad de saber cuáles son “demás elementos de protección”.

En el caso del chaleco reflectante lo sabemos porque su utilización está contenida en el art. 118 RGCir donde se ocupa de “Cascos y **otros elementos de protección**”.

Con lo que se produce una gran discriminación entre los conductores de vehículos de motor y los que no lo son (ciclistas, conductores de VMP y conductores de vehículos a tracción animal) ya que, aunque hagan lo mismo, es decir, descender del vehículo en una carretera interurbana, unos son sancionados por incumplir el art. 118.3 RGCir y otros no reciben ningún tipo de sanción al no estar tipificada la infracción.

La compañía de seguros afectado por una indemnización a un ciclista podría negarse a pagar toda la indemnización que le correspondiese alegando que no lleva el equipo de protección individual adecuado.

¹⁴³⁵ Sería conveniente que el Reglamento General de Circulación en su art. 118 ampliase y aclarase cuáles son esos elementos de protección a los que se refiere la Ley.

El RGV exige en su Anexo XII, apartado 1.b) que los turismos lleven un chaleco reflectante de alta visibilidad, certificado según el Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre, (derogado mediante el Real Decreto 542/2020, de 26 de mayo, por el que se modifican y derogan diferentes disposiciones en materia de calidad y seguridad industrial). por el que se regulan las condiciones para la comercialización y libre circulación intracomunitaria de los equipos de protección individual, que exige el marcado CE, y que deberá ser conforme con la norma UNE EN 471, **mínimo clase 2** (tanto en superficie mínima de materiales como en nivel de retrorreflexión de las bandas). Esa exigencia está también contemplada en el art. 118.3 RGCir, aunque para la circulación nocturna contemplada en su art. 123 se refiere a “un elemento luminoso o retrorreflectante homologado” en lugar de volver a emplear el término “chaleco”.

Para conocer sus colores y sus clases debemos ir a la nota técnica de prevención “NTP 718: Ropa de señalización de alta visibilidad”, que permite 3 colores: amarillo, rojo anaranjado y rojo. Debe llevar como material reflectante, dos bandas plateadas, de al menos 5 cm, que proporcionan una alta visibilidad durante la noche.

Las prendas de clase 2 están pensadas para situaciones en las que los vehículos se aproximan a velocidades superiores a 40 Km/h.

Desde el 20.11.2016 en Francia es obligatorio que los conductores y pasajeros de ciclomotores, motocicletas, triciclos y cuadriciclos de motor conduzcan con guantes.

¹⁴³⁶ Cuando el infractor es menor de edad, el pago de la multa corresponde solidariamente a sus padres o tutores. A diferencia de otros casos, la responsabilidad nunca es del menor. Los padres o tutores legales están obligados a velar a los menores a su cargo, de acuerdo con los art. 154 y 269 del Código Civil.

- i) Circular con menores de doce años¹⁴³⁷ como pasajeros de ciclomotores o motocicletas, o con menores¹⁴³⁸ en los asientos delanteros o traseros, cuando no esté permitido¹⁴³⁹.

¹⁴³⁷ El artículo 12.2) del RGCir establece que “2. En los ciclomotores y en las motocicletas, además del conductor y, en su caso, del ocupante del sidecar (el Reglamento UE 168/2013 permite que viajes 2 personas en el sidecar) de éstas, puede viajar, siempre que así conste en su licencia o permiso de circulación, un pasajero que sea mayor de 12 años, utilice casco de protección y cumpla las siguientes condiciones:

- a) Que vaya a horcajadas y con los pies apoyados en los reposapiés laterales.
- b) Que utilice el asiento correspondiente detrás del conductor.

En ningún caso podrá situarse el pasajero en lugar intermedio entre la persona que conduce y el manillar de dirección del ciclomotor o motocicleta.

3. Excepcionalmente, los mayores de siete años podrán circular en motocicletas o ciclomotores conducidos por su padre, madre o tutor o por personas mayores de edad por ellos autorizadas, siempre que utilicen casco homologado y se cumplan las prescripciones del apartado anterior”.

Este artículo no limita la edad del pasajero del sidecar ya que sólo exige casco, o en el caso de contar con estructura de autoprotección, cinturón de seguridad, aunque nada impediría que también pudiese llevar casco.

¹⁴³⁸ Al recalcar la palabra “menores” debemos entender que sería infracción leve, al no estar tipificada como grave que un adulto vaya de pasajero acompañando a un conductor de ciclomotor sin que éste tenga dos plazas.

¹⁴³⁹ Debería añadir “reglamentariamente”. Supone una infracción al art. 13.4 párrafo segundo TRLTSV.

j) No respetar¹⁴⁴⁰ las señales¹⁴⁴¹ y órdenes de la autoridad¹⁴⁴² encargada de la regulación,¹⁴⁴³ ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico, o de sus agentes¹⁴⁴⁴.

k) No respetar la luz roja de un semáforo¹⁴⁴⁵.

¹⁴⁴⁰ Supone asimismo una infracción al art. 53 TRLTSV y al art. 132 RGCir. El apartado 15 del Anexo II TRLTSV establece que esta infracción implica la pérdida de 4 puntos del permiso de conducción. En algunos países, como es el caso de Argentina, la Ley de Tránsito establece expresamente que “Las autoridades de tránsito deberán realizar periódicamente amplias campañas informando sobre las reglas de circulación en la vía pública, y los derechos y las obligaciones de los conductores de rodados de todo tipo y de los peatones”.

¹⁴⁴¹ En algunos lugares, como en el estado de California, incluyen como infracción no obedecer las indicaciones de los bomberos.

¹⁴⁴² Una señal u orden directa de la autoridad podría ser la que se transmite a través de los paneles de mensaje variable. El quebrantamiento de la inmovilización o depósito pudiera ser constitutivo de delito de desobediencia grave a Agente de la Autoridad (art. 556 de la Ley Orgánica 10/1995, del Código Penal, castigado con la pena de 3 meses a 1 año de prisión o multa de 6 a 18 meses), o de infracción grave a la Ley Orgánica 4/2015, de Protección de la Seguridad Ciudadana (art.36.6, “La desobediencia o la resistencia a la autoridad o a sus agentes en el ejercicio de sus funciones, cuando no sean constitutivas de delito”...), que puede llevar aparejada sanción de multa de 601 a 30.000 euros y sanción accesoria), o de infracción grave a la Ley 29/2003, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera, (art.140.7, que puede llevar aparejada sanción de multa de 4.601 a 6.000 Euros).

Pero dado que la Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana, en su artículo 31, sobre normas concursales, dispone que “Los hechos susceptibles de ser calificados con arreglo a dos o más preceptos de esta u otra Ley se sancionarán observando las siguientes reglas: a) El precepto especial se aplicará con preferencia al general...”, debe entenderse que se debería considerar infracción administrativa grave, de acuerdo con el art. 76.j) del TRLTSV.

¹⁴⁴³ El artículo 141 del RGCir dispone: “1. Los agentes de la autoridad responsable del tráfico que estén regulando la circulación lo harán de forma que sean fácilmente reconocibles como tales a distancia, tanto de día como de noche, y sus señales, que han de ser visibles, y sus órdenes deben ser inmediatamente obedecidas por los usuarios de la vía.

Tanto los agentes de la autoridad que regulen la circulación como la Policía Militar, el personal de obras y el de acompañamiento de los vehículos en régimen de transporte especial, que regulen el paso de vehículos y, en su caso, las patrullas escolares, el personal de protección civil y el de organizaciones de actividades deportivas o de cualquier otro acto, habilitado a los efectos contemplados en el apartado 4 de este artículo, deberán utilizar prendas de colores llamativos y dispositivos o elementos retrorreflectantes que permitan a los conductores y demás usuarios de la vía que se aproximen distinguirlos a una distancia mínima de 150 metros”.

También señala: “3. Los agentes podrán dar órdenes o indicaciones a los usuarios mientras hacen uso de la señal V-1 que establece el Reglamento General de Vehículos, a través de la megafonía o por cualquier otro medio que pueda ser percibido claramente por aquéllos, ...”

¹⁴⁴⁴ Este apartado se queda corto y debiera incluir como falta grave “faltar al respeto a los agentes de la autoridad”.

¹⁴⁴⁵ El apartado 10 del Anexo II TRLTSV señala que no detenerse en un semáforo con la luz roja encendida implica la pérdida de 4 puntos del permiso de conducción.

En este apartado, en el anterior y en el siguiente no se entiende que no se considere su incumplimiento como infracciones muy graves. Podría comprenderse en el caso de no respetar la señal de “Ceda del Paso” o la orden del agente de reducir la velocidad, pero no obedecer el resto de las ordenes de los agentes, no respetar un “stop” o saltarse un semáforo en rojo son conductas que sólo pueden ser calificadas como temerarias. En estos tres últimos casos además nos encontramos con que el conductor al estar obligado a detenerse, tendría una velocidad máxima de “0 km/h”, con lo que, si en ese momento, circula por una vía urbana a más de 60 km/h y mantiene o supera esa velocidad, estaría cometiendo un delito contemplado en el artículo 379.1 C.P.

Esta incongruencia en la valoración del peligro que suponen ciertas conductas de riesgo se nota más al comprobar que se restan la misma cantidad de puntos por “Incumplir las disposiciones legales sobre preferencia de paso, y la obligación de detenerse en la señal de stop, ceda el paso y en los semáforos con luz roja encendida” que por “No respetar las señales o las órdenes de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico”, con lo que saltarse un semáforo o un stop tiene la misma pérdida de puntos que no respetar un ceda el paso o no aminorar la velocidad cuando lo ordene un agente.

La Sentencia 105/2022 de 8 de marzo del Juzgado de lo Contencioso-administrativo núm. 16 de Madrid anuló la resolución por la que se impuso una multa de 200 euros y pérdida de 4 puntos a un conductor, por rebasar un semáforo en fase roja. Estimó la inexistencia de prueba válida de la infracción cometida dado que las fotografías

I) No respetar la señal de stop o la señal de ceda el paso¹⁴⁴⁶.

no eran nítidas y no resultaba posible verificar la matrícula. Los fotogramas fueron tomados mediante aparatos de captación y reproducción de imágenes, que deben estar sometidos a la comprobación de sus funcionalidades. La evidente falta de comprobación del estado de uso y su homologación apunta como causa probable de que las fotografías que se hacen sean oscuras. Además, tampoco se suelen incluir en los expedientes las 4 fotografías a que obliga la normativa, que indiquen las distintas fases y su tiempo. Por ello estima el recurso contencioso-administrativo interpuesto contra la Resolución del Jefe del Departamento de Recursos de Multas de Circulación del Ayuntamiento de Madrid, y anula, con todas las consecuencias inherentes a la misma, la resolución de 07.09.2020, por la que se impuso al recurrente una multa de 200 euros y pérdida de 4 puntos por rebasar un semáforo en fase roja.

La sentencia 3/2023 de 9 de enero del Juzgado de lo Contencioso-Administrativo Nº 8 de Madrid, estimo el recurso y anuló una sanción del Ayuntamiento de la capital de España que había sancionado por infracción grave a un conductor porque el 18 de junio de 2021 se saltó un semáforo controlado por el sistema foto-rojo y le había retirado cuatro puntos de su permiso. Y, según la autoridad municipal, en las fotografías se identificaba «perfectamente» al vehículo por su matrícula.

La titular del juzgado ha considerado que el dispositivo que captó la imagen puede fallar y que era la única prueba que había contra el ciudadano y ha añadido que hay numerosas sentencias que ponen de manifiesto la “endeble prueba que supone la mera fotografía obtenida por un dispositivo de captación, no sujeto a verificación alguna, cuando no se acompaña, al menos, de la constatación de la infracción por un agente de la autoridad, atendida la posibilidad de manipulación y de error”. “Y es que una cosa es aportar una fotografía para acreditar que un vehículo ha entrado en un área reservada y otra muy distinta es pretender acreditar que un coche ha sobrepasado un semáforo en rojo”. Ya que “puede haberse quedado parado en dicha zona estando el disco en verde por un atasco o haber movido el vehículo para facilitar el tránsito peatonal o dar paso a una ambulancia”.

El Juzgado de lo Contencioso-Administrativo Nº 9 de Madrid, en sentencia 93/2023, de 03 de marzo, anuló una multa de tráfico impuesta por el Ayuntamiento de Madrid a un ciudadano por saltarse, supuestamente, un semáforo en rojo. Le penalizaron con 200 euros y le retiraron 4 puntos del carnet de conducir. Dicha infracción está tipificada como grave en el artículo 76 k) del TRLTSV. El juez sentenció que este tipo de aparato debe ser revisado cada cierto tiempo porque al medir secuencias y ciclos, es decir, distancias o velocidades, pueden fallar.

¹⁴⁴⁶ Implica la pérdida de 4 puntos del permiso de conducción (Apartado 10 del Anexo II TRLTSV). El artículo 56.5) del RGCir, establece: “5. En las intersecciones de vías señalizadas con señal de «ceda el paso» o «detención obligatoria o stop», previstas en los artículos 151 y 169, los conductores cederán siempre el paso a los vehículos que transiten por la vía preferente, cualquiera que sea el lado por el que se aproximen, llegando a detener por completo su marcha cuando sea preciso y, en todo caso, cuando así lo indique la señal correspondiente”.

Llama la atención la deficiente redacción de la señal de “ceda el paso” que existe en el art. 132 RGCir: “R-1. Ceda el paso. Obligación para todo conductor de ceder el paso en la próxima intersección a los vehículos que circulen por la vía a la que se aproxime o al carril al que pretende incorporarse”.

Esta definición contiene dos obligaciones:

- a) Ceder el paso en la próxima intersección a los vehículos que circulen por la vía a la que se aproxime.
- b) Obligación de ceder el paso “al carril”. No indica que tenga que cederse a los vehículos que circulan por él. Si hubiera querido decir esto último, tendría que poner “o por el carril”.

II) ¹⁴⁴⁷Conducir un vehículo siendo titular de una autorización que carece de validez ¹⁴⁴⁸ por no haber cumplido ¹⁴⁴⁹ los requisitos ¹⁴⁵⁰ administrativos exigidos reglamentariamente ¹⁴⁵¹ en España. ¹⁴⁵².

¹⁴⁴⁷ No se debería haber utilizado el apartado “ch” y tampoco el “II”. La decisión de adoptar el orden alfabético latino universal se tomó en el X Congreso de la Asociación de Academias de la Lengua Española, celebrado en 1994, y viene aplicándose desde entonces en todas las obras académicas. En ese congreso se decidió excluir definitivamente del abecedario los signos **ch** y **II**, ya que, en realidad, no son letras, sino dígrafos, esto es, conjuntos de dos letras o grafemas que representan un solo fonema.

La Resolución de 28 de julio de 2005, de la Subsecretaría, por la que se da publicidad al Acuerdo del Consejo de Ministros, de 22 de julio de 2005, por el que se aprueban las Directrices de técnica normativa, indica en su punto 33: “Letras de las subdivisiones. En la ordenación de párrafos con letras minúsculas, se usarán todas las letras simples del alfabeto, incluidas la «ñ» y la «w», pero no los dígrafos «ch» y «ll». Sin embargo, vemos como el legislador no le ha prestado atención a esta resolución.

Este apartado parece estar dirigido a los conductores extranjeros, ya que, de no ser así los demás apartados también dirían “en España”, es decir, por ejemplo, “conducción negligente en España”.

¹⁴⁴⁸ Supone una infracción al arts. 59 y 61 TRLTSV (exigencia de permiso y que sea válido) y a lo dispuesto en el art. 12 RGCond: “4. El permiso o licencia de conducción cuya vigencia hubiese vencido no autoriza a su titular a conducir y su utilización dará lugar a su intervención inmediata por la autoridad o sus agentes, que lo remitirán a la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente”. Se tipifica como grave, tal como indica el art. 76.II) TRLTSV.

¹⁴⁴⁹ La frase “no haber cumplido” se presta a interpretaciones, ya que lo importante no es que el conductor haya cumplido en su día con esos requisitos, sino que tiene que mantenerlos cuando esté conduciendo. Es decir, si los cumplió en su día parece que no puede ser sancionado por este artículo.

El Codificado de infracciones de tráfico indica que este apartado del art. 76 TRLTSV se aplica cuando se conduce un vehículo incumpliendo las menciones, adaptaciones, restricciones u otras limitaciones que figuran en su permiso o licencia de conducción (deberá especificarse el código identificativo de dicha limitación incumplida).

También cuando se conduce un vehículo siendo titular de un permiso o licencia de conducción sin mantener los requisitos exigidos en su día para su otorgamiento (deberá especificarse qué requisito ha dejado de cumplirse). Por ejemplo, cuando se conduce sin gafas teniendo la obligación de usarlas, por figurar en el permiso el código que indica esa obligación.

Parece que en este apartado también se podría incluir el contenido de la Disposición Adicional Tercera bis TRLTSV que se ocupa del control de consumo de sustancias que puedan perturbar el desempeño de la conducción profesional: “El Gobierno, mediante Real Decreto, en un plazo de veinticuatro meses desde la entrada en vigor de la Ley, previa audiencia del Comité Nacional del Transporte por Carretera, regulará los procedimientos para la realización de controles iniciales, periódicos o aleatorios, durante el ejercicio de la actividad profesional, de alcohol, drogas de abuso y sustancias psicoactivas y medicamentos, al personal que ostente el puesto de conductor de vehículo de transporte de viajeros y mercancías por carretera.

En cualquier caso, se deberá garantizar el tratamiento de las muestras y de los resultados de los controles realizados, y regular la actuación en el supuesto de pruebas con resultado positivo”.

Es llamativo que se considere que el conductor no dispone de un permiso válido y sólo se sancione con 200 € por infracción grave, aunque el art. 80.1 TRLTSV permite que se pueda incrementar en un 30% en función de la gravedad, de si el conductor es reincidente y en función del peligro creado.

Aunque, una vez más vemos que se ha superado el plazo autoimpuesto por el legislador y éste que es tan exigente con el ciudadano se permite actuar con gran pereza sin que esto tenga ninguna consecuencia para quienes aprobaron la norma y se comprometieron a cumplir los plazos que figuran en ella.

En el caso de un conductor extranjero, si obtuvo un permiso B en su país con 17 años y ahora tiene 18, no podría conducir en España, porque en su día no cumplió los requisitos que se exigen en España.

Respecto a la posibilidad de conducir estando de baja laboral médica, se puede siempre que el médico no haya emitido un certificado prohibiendo tal actividad. El conducir en esas circunstancias podría afectar negativamente al conductor en caso de accidente a la hora de la cobertura del seguro de responsabilidad civil.

¹⁴⁵⁰ Los requisitos siempre son previos a la obtención del permiso o licencia o cualquier otra autorización administrativa que se necesite para conducir, como la tarjeta CAP o la tarjeta ADR y se debe acreditar que se siguen manteniendo.

¹⁴⁵¹ Véase Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre, sobre el permiso de conducción (DOUE núm. L 403, de 30 de diciembre) así como la Decisión 2014/209/UE de la Comisión, de 20 de marzo, sobre las equivalencias entre categorías de permisos de conducción (DOUE núm. L 120, de 23 de abril) y la Comunicación Interpretativa de la Comisión sobre los permisos de conducción comunitarios (2002/C 77/03) (DOUE núm. L 77, de 28 de marzo de 2002), así como los artículos 15 a 23 del RGCond.

¹⁴⁵³ (Conducir un vehículo con una licencia o permiso caducados).

m) Conducción negligente¹⁴⁵⁴.

Véase Instrucción 15/C-118, de 15 de enero de 2015, sobre “Aplicación del Reglamento General de Conductores – Renovación de permisos de conducción comunitarios”.

Véase la Instrucción 15/S-136, de 9 de marzo de 2015, referida a la infracción al artículo 15 del Reglamento General de Conductores, obligación de renovar el permiso comunitario de conducción para los residentes en España”, según la cual, “2. (El) Titular de un permiso de conducción comunitario con una vigencia indefinida o superior a 15 (o a 5 años en el caso de permisos del grupo 2), con residencia legal en España obtenida con fecha posterior a 19 de enero de 2013 deberá renovar su permiso de conducción a partir del día en que se cumplan el periodo de dos años de residencia en España.

Por otra parte, también deberán renovar su permiso de conducción aquellos residentes legales titulares de permisos comunitarios que tengan su permiso caducado o próximo a caducar.

¹⁴⁵² Cuando no hayan existido en el país que expidió el permiso las mismas exigencias que en ese momento había en España, tal como señala la redacción de este apartado “por no haber cumplido los requisitos administrativos exigidos reglamentariamente en España”, lo que implica que numerosos conductores de países de fuera del Espacio Económico Europeo, serían denunciados y sancionados.

¹⁴⁵³ No parece que el punto “II” se pueda aplicar a conducir con la licencia o permiso caducados a los conductores del Espacio Económico Europeo, ya que en su día lo obtuvieron con los requisitos administrativos reglamentarios semejantes a los exigidos en España.

Tampoco parece que se pueda aplicar el art. 77.k) por carecer del permiso correspondiente, ya que el permiso está simplemente caducado, pero no ha sido retirado o intervenido, es decir, no se carece del mismo. Por ello podría ser simplemente una infracción leve al no estar tipificada claramente como infracción grave o muy grave. La infracción sería contra el art. 15.4 RGCond, que establece: “El titular de un permiso de conducción expedido en uno de estos Estados (Espacio Económico Europeo) que haya adquirido su residencia normal en España quedará sometido a las disposiciones españolas relativas a su período de vigencia, de control de sus aptitudes psicofísicas y de asignación de un crédito de puntos”.

Aunque el Anexo II del TRLTSV señala: 8. Conducir un vehículo con un permiso o licencia de conducción que no le habilite para ello y lleva aparejada la pérdida de 4 puntos no parece que sea de aplicación en este caso.

El titular y el conductor del vehículo deben saber que conducir con un permiso caducado haría que la compañía de seguros exigiese al conductor que se hiciese cargo de los daños en caso de accidente.

¹⁴⁵⁴ Consiste en la omisión o falta de prudencia o cuidado y atención necesarias para evitar todo daño propio o ajeno. La infracción está explicada en el art. 10.2 TRLTSV y figura también en el art. 3.2 RGCir.

La Orden de la Dirección General de Obras Públicas de 1 de octubre de 1914 dictando disposiciones especiales para la vigilancia en las travesías, señalaba, en su punto 3, que los peones camineros, actuando como guardias jurados y agentes de la autoridad, **debían denunciar ante la Alcaldía** a los vehículos cuyo conductor “**vaya descuidado o dormido** o sin el farol encendido” desde la puesta a la salida del sol.

La conducción negligente debe estar explicada en el boletín de denuncia y no supone la retirada de puntos.

Se considera también conducción negligente frenar bruscamente poniendo en riesgo a los vehículos que circulan detrás, aunque se debiera permitir hacerlo cuando no existe una alternativa mejor.

Este artículo debiera considerar también como negligente la conducción peligrosa por impericia, es decir aquella que es producto de la falta de conocimientos o de práctica en la conducción y que se puede dar cuando un conductor es novel o lleva mucho tiempo sin conducir.

Para la Fiscalía de Seguridad Vial, en su Dictamen 2/2021, la impericia puede llegar a suponer una imprudencia grave. Así, expresa en el Apdo. 5.2:

“(…) **La falta de pericia** en la conducción es sin duda supuesto también de imprudencia grave, pues al ciudadano menos cuidadoso se le representa la idea de que circular por la calzada en convivencia con vehículos de motor, ciclistas y peatones significa, además de ventajas, un indudable riesgo. De aquí surge el deber normativo de cuidado, de precaución y atención que aun cuando no estuviera contemplado en la LSV, que lo está, pertenece a la esencia del injusto imprudente de los arts. 142 y 152 CP como se expone.

Ligado a él está el de cerciorarse antes de iniciar la conducción de que se conocen las características técnicas del vehículo, mandos, velocidad, frenada etc. y realizar las comprobaciones previas mínimas de manejo, constatando su adecuado funcionamiento. El art. 13.1 exige como se dijo “estar en condiciones de controlar el vehículo” que conecta de modo específico con lo que decimos. El VMP del que hablamos no es un juguete ni en términos jurídicos ni sociales, sino un vehículo normativamente regulado ya, que, sin duda, puede satisfacer necesidades relevantes, pero al mismo tiempo obliga a asumir responsabilidades también relevantes. De ahí que cuando el descuido en este punto es de singular entidad deba estimarse imprudencia indiciariamente grave. En

n) Arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan obstaculizar la libre circulación¹⁴⁵⁵.

ñ) No mantener la distancia de seguridad¹⁴⁵⁶ con el vehículo precedente.¹⁴⁵⁷.

todo caso el riesgo significativo constitutivo de gravedad deriva también de circular por la calzada con niños en vehículos diseñados para una sola persona (RGV Anexo II). (...).

Y en la Conclusión DECIMOCUARTA:

“B/La falta de pericia en la conducción es sin duda supuesto también de imprudencia grave, pues al ciudadano menos cuidadoso se le representa la idea de que circular por la calzada en convivencia con vehículos de motor, ciclistas y peatones significa, además de ventajas, un indudable riesgo. De aquí surge el deber normativo de cuidado, de precaución y atención que aun cuando no estuviera contemplado en la LSV, que lo está (art. 13.1), pertenece a la esencia del injusto imprudente de los arts. 142 y 152 CP”.

La DGT en respuesta a una consulta formulada al respecto por un usuario, establece que: *“En el caso de que un conductor que circule con el volumen excesivamente alto del aparato reproductor de sonido, y no se haya apercibido de una señal acústica producida por un vehículo prioritario o particular en servicio de urgencia, debería considerarse como una negligencia de dicho conductor y por tanto, se debe formular denuncia por infracción al artículo 3.1) RGCir, por “Conducir sin la diligencia y precaución necesarias y a causa de ello no percibir las señales acústicas prioritarias emitidas por vehículo de urgencia con motivo de circular con el volumen del aparato reproductor de sonido excesivamente alto”.*

En Alemania, está expresamente prohibido frenar bruscamente sin justificación (art. 4 StVO). También sanciona a quien acompañe a un grupo de niños permitiendo que algunos circulen por la calzada en lugar de hacerlo por la acera (art. 49 StVO).

¹⁴⁵⁵ Supone la pérdida de 4 puntos del permiso de conducción (Apartado 9 del Anexo II TRLTSV). Al no hacer referencia ninguna al tamaño del objeto, un conductor que arrojar a la vía un contenedor sólo sería sancionado con un máximo de 200 € por el TRLTSV. Por eso además de aclarar la gravedad del riesgo que suponen los diferentes objetos debiera diferenciarse entre “arrojar” y “dejar caer, por descuido o por estar mal sujeto” un objeto a la vía. Arrojar siempre implica dolo y pasaría a ser de aplicación el artículo 385 del Código Penal.

El verdadero alcance del tipo delictivo dependerá de la interpretación que se conceda al “requisito”: creación de un grave riesgo para la circulación. No es suficiente con que se cree algún tipo de incomodidad para el tráfico ni tampoco que se obstaculice.

En esta línea, la SAP de Lleida núm. 493/2000, de 8 de noviembre, considera que no es subsumible en el artículo 385 la conducta de quien obstaculiza el paso de una de las calles de un polígono industrial mediante la colocación de grandes piedras de hormigón, porque los testigos enfatizaron más las molestias generadas por el corte de la vía que el posible peligro para la circulación.

Véase el art. 12.2 del TRLTSV. Si se arrojase, por ejemplo, un papel y el hecho no afectara a la seguridad vial tendría la consideración de infracción leve.

¹⁴⁵⁶ Supone asimismo una infracción al art. 22 del TRLTSV y al 54.1 RGCir. El apartado 16 del Anexo II TRLTSV señala que implica la detracción de 4 puntos del permiso de conducción.

Para calcular la distancia correcta hay que tener en cuenta la velocidad, las condiciones de frenado y la adherencia.

La titular del Juzgado de lo Contencioso-Administrativo Nº5 de Madrid, anuló una multa de tráfico de 200 euros y 4 puntos del carnet a un ciudadano porque el principio de veracidad de los agentes no es absoluto. Faltaban datos en la denuncia. Según se desprende en la sentencia 140/2024 de 18 de abril, la sanción fue impuesta el 25 de agosto de 2022 *“por circular detrás de otro vehículo sin dejar espacio libre que le permitiera detenerse, sin colisionar, en caso de frenada brusca”.* Y es que, *“la denuncia tenía que haber contenido todos los datos necesarios»* como son *«la velocidad, adherencia y frenado»* porque, si no, no se puede controlar si se trata de una apreciación subjetiva. Todo ello sumado a que las alegaciones formuladas por el sancionado no obtuvieron respuesta alguna por parte de la Administración.

La DGT recomienda multiplicar por dos la distancia de seguridad cuando el suelo está mojado o está lloviendo. En muchos de los nuevos modelos de automóviles viene instalado el sistema ACC (Adaptive Cruise Control), traducido en español como *“Control de Crucero Adaptativo”.* Cuenta con una serie de radares que se encargan de detectar si un vehículo que circula por delante lo hace a una velocidad inferior. En ese caso automáticamente el sistema alerta al conductor del peligro y reduce la velocidad del vehículo actuando sobre el sistema de frenos, de forma que se mantiene la distancia de seguridad que haya sido predeterminada. Una vez que el carril queda libre, el sistema acelera el vehículo hasta la velocidad que se haya programado.

¹⁴⁵⁷ No debiera limitarse a indicar *“con el vehículo precedente”* ya que la distancia lateral puede ser muy importante, por ejemplo, en el caso de los vehículos de dos ruedas.

Además, el zigzaguear entre vehículos también debiera ser denunciado por no respetar la distancia de seguridad, aunque puede ser considerada conducción negligente o incluso temeraria.

El artículo 54 del RGCir también incluye como infracción grave el que un conductor no mantenga fuera de poblado una distancia con el vehículo que le precede que le permita ser adelantado con seguridad.

Si en una rampa está un vehículo detenido por otros vehículos, una señal de stop o un semáforo en rojo y al arrancar se va hacia atrás y colisiona con un vehículo situado detrás, este último no sería culpable por no mantener la distancia de seguridad, ya que el art. 13 del TRLTSV (Normas generales de conducción) señala que el conductor debe estar en todo momento en condiciones de controlar su vehículo y al fin y al cabo el que golpea es el vehículo que está delante y el que está detrás siempre mantiene la misma distancia de seguridad y por ello no sería de aplicación el art. 22.2 de la Ley.

En Alemania circular demasiado cerca del vehículo que va delante por el mismo carril puede ser un delito de coacción castigado por el art. 240 del Código Penal.

o) ¹⁴⁵⁸Circular con un vehículo¹⁴⁵⁹ que incumpla las condiciones técnicas¹⁴⁶⁰ reglamentariamente establecidas¹⁴⁶¹, salvo que sea calificada como muy

¹⁴⁵⁸ Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.

Real Decreto 563/2017, de 2 de junio, por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en territorio español (BOE núm. 137, de 9 de junio).

Instrucción MOV 2024/1, de 11.01.2024, que se ocupa de la Planificación de los Controles Inspección Técnica en Carretera de Vehículos Comerciales.

El artículo 7.3 del Real Decreto 920/2017, determina que la inspección previa a la matriculación y la periódica que corresponde a los vehículos automóviles y remolques pertenecientes a las Fuerzas Armadas y Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Parque Móvil del Estado y Cuerpos de Policía dependientes de las comunidades autónomas se podrá llevar a cabo por los propios organismos encargados de su mantenimiento y utilización. Para hacer realidad esto, se han publicado las siguientes disposiciones;

- Orden PCI/881/2019, de 2 de agosto, por la que se regula la inspección técnica de los vehículos de la Dirección General de la Policía (BOE núm. 192, de 12 de agosto).
- Orden PCM/520/2021, de 24 de mayo, por la que se establecen las normas para la Inspección Técnica de Vehículos Automóviles y Remolques de la Guardia Civil (BOE núm. 128, de 29 de mayo).
- Orden de 14 de abril de 1999 por la que se regula la Inspección Técnica de los Vehículos del Parque Móvil del Estado (BOE núm. 95, de 21 de abril).
- Orden PCM/1399/2021, de 9 de diciembre, por la que se regula la inspección técnica de vehículos automóviles y remolques pertenecientes a las Fuerzas Armadas (BOE núm. 299, de 15 de diciembre).

¹⁴⁵⁹ El Real Decreto 920/2017 establece en el art. 6.7.d: (...) En los supuestos contemplados en las letras b) (no respetar el medio ambiente) y c) (condiciones técnicas inadecuadas que **pueden poner en peligro la seguridad vial**) anteriores, los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico que legalmente tengan atribuida la vigilancia del mismo, podrán ordenar su traslado hasta la estación ITV que resulte más adecuada para su examen, siempre que no suponga un recorrido de ida superior a treinta kilómetros. No obstante, cuando los mencionados lugares se encuentren situados en el mismo sentido de la marcha que siga el vehículo, no existirá limitación en relación con la distancia a recorrer. El conductor del vehículo así requerido estará obligado a conducirlo, acompañado por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, hasta la estación ITV, así como a facilitar las operaciones de inspección y verificación del vehículo, haciéndose cargo de los gastos de éstas, en caso de producirse, por cuenta del denunciado, si se acredita la infracción y, en caso contrario, de la Administración actuante.

Cuando una estación ITV reciba un requerimiento de control a un vehículo, por parte de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, realizarán las verificaciones pertinentes, en las condiciones establecidas en este real decreto con la máxima diligencia con el fin de no perturbar la actuación de vigilancia del tráfico ejercitada por los agentes". **Y no deja de sorprender que no reuniendo los vehículos las condiciones necesarias de protección del medio ambiente ni las condiciones técnicas adecuadas no se les obligue a ir en una grúa, les exijan circular en esas condiciones.** Ahí erra el legislador al disponer que servidores públicos escolten al infractor hasta una ITV situada a un máximo de. 30 km de distancia en el sentido en el que circulaba el infractor o superior distancia si seguía esa "trayectoria", cuando lo que deben hacer los Agentes ante un vehículo cuya circulación pueda ser peligrosa para la seguridad vial es inmovilizarlo según el art.104.1b) o incluso retirarlo de la vía y depositarlo en un lugar adecuado de acuerdo con el art. 105.1.a) del TRLTSV.

¹⁴⁶⁰ Los defectos observados, en un vehículo mientras circula, son sancionados por los agentes de tráfico como infracciones graves (apartado o) art. 76 TRLTSV) o muy graves (apartado II) art.77 TRLTSV). Esas infracciones y su correspondiente sanción aparecen en la Guía Codificada de Infracciones que actualiza regularmente la DGT. Este apartado sería de aplicación, por ejemplo, cuando se carezca, por avería, de alguna luz de freno, de cruce o se circule con neumáticos que tengan menos de 1,6 mm de profundidad en sus ranuras. Sin embargo, ni la normativa ni la Guía codificada de Tráfico sancionan ir con los neumáticos inflados por debajo o por encima de la recomendación del fabricante.

El Juzgado de lo Contencioso-Administrativo núm. 10 de Madrid, en sentencia 10/2022, de 26 de enero, si bien reconoce la posibilidad de sancionar por no reunir el dibujo de las ruedas del vehículo lo dispuesto en las normas reguladoras de seguridad, señala que no que no es posible es imponer dos sanciones, una por cada uno de los neumáticos que se encuentran en mal estado. Insiste en que la sanción es única, y la Administración no puede instruir dos expedientes distintos con sanciones diferentes, ya que la primera deja sin efecto la segunda por vulnerar el principio de "non bis in idem" y se basa en que la conducta infractora se produce el mismo día, con varios minutos de diferencia y por los mismos hechos.

Debemos tener en cuenta que la profundidad de 1,6 mm que exige el Apartado II del Anexo VII del RGV sólo se aplica a las categorías de vehículos M1, N1, O1 y O2, es decir, están excluidas las motocicletas y los ciclomotores.

Estas categorías figuran en el Reglamento (UE) núm.2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo de 30 de mayo de 2018.

Es curioso que los agentes de tráfico no pueden sancionar a un motorista si le queda algo de dibujo en las ruedas, pero si tiene que pasar la ITV, la inspección resultará desfavorable y si circula sin haber solucionado los defectos ni pasado favorablemente una nueva inspección, el agente sí que le podrá sancionar ya que un vehículo con la ITV desfavorable no puede circular. Según la Guía codificada de Infracciones de Tráfico, circular con un vehículo cuya inspección técnica ha resultado desfavorable, es una infracción grave y es muy grave si circula habiendo transcurrido más de dos meses sin volver a pasar la inspección.

También podría ser inmovilizado por el art. 104 a y b) del TRLTSV:

- a) **El vehículo (...) o se incumplan las condiciones de la autorización que habilita su circulación (si circula sin haber sido subsanadas las deficiencias detectadas en la ITV y realizado una nueva inspección con resultado favorable, se vulneran las condiciones para circular).**
- b) **El vehículo presente deficiencias que constituyan un riesgo especialmente grave para la seguridad vial.** (Una vez que la ITV consideró desfavorable la falta de dibujo en la banda de rodadura de una moto, los agentes de tráfico ya podrían inmovilizarla si sigue circulando en esas condiciones).

Por su parte el “Manual de Procedimiento de Inspección de las Estaciones ITV” que actualiza también regularmente el Ministerio de Industria, detalla lo que se considera un defecto leve, grave y muy grave en el estado del vehículo cuando es inspeccionado en una estación ITV. Sería muy interesante que coincidiesen las apreciaciones de las estaciones ITV con la sanción que luego se aplica en las vías públicas.

Según el punto 8.3 de este Manual, salvo la existencia de cables al descubierto, grietas o un peligro de reventón inminente, lo que se considera un defecto muy grave (asociado a una infracción de igual tipo con 500 € de multa), cualquier defecto como una ampolla, un desgaste irregular o excesivo, la inexistencia de marcas de homologación o unas dimensiones incorrectas, entre otras muchas situaciones, se consideran defectos graves castigados con 200 € de multa.

¹⁴⁶¹ Sería, por ejemplo, no llevar rueda de repuesto o kit antipinchazos en un turismo. Sin embargo, no está prevista ninguna sanción por no llevar una rueda de repuesto para el remolque, aunque naturalmente estás ruedas también se pinchan. El Anexo XII, apartado 1 señala que sólo tienen obligación de llevar esta rueda los turismos, así como los vehículos mixtos y los automóviles destinados al transporte de mercancías, estos dos últimos de masa máxima autorizada no superior a 3.500 kg, excepto los vehículos de tres ruedas y cuatriciclos.

Estos vehículos también serían denunciados si no llevasen la baliza luminosa (señal V-16) o careciesen de chalecos de alta visibilidad.

También sería de aplicación este apartado a los conductores discapacitados que no condujesen un vehículo adaptado a sus necesidades tras obtener el permiso con condiciones restringidas.

Este apartado también es utilizado en la Guía Codificada de Infracciones de Tráfico para calificar como grave llevar instalada una protección de la carga que pueda dañar a los ocupantes en caso de ser proyectada, en un vehículo autorizado para transportar simultáneamente personas y carga, o bien por carecer de dicha protección. Si sólo estorba o dificulta los movimientos de los pasajeros sería infracción leve.

Este apartado debiera aclarar que no se considera que un vehículo circula, hasta la primera salida, incumpliendo las condiciones técnicas reglamentariamente establecidas, cuando lo hace por una autovía o autopista a velocidad anormalmente reducida a causa de una avería.

En caso de accidente de un vehículo modificado de forma irregular, la compañía de seguros tratará de denegar la indemnización alegando que no está cubierto debido a las modificaciones técnicas introducidas y se debe considerar si esas modificaciones pudieron influir en el siniestro.

grave¹⁴⁶², así como las infracciones relativas a las normas¹⁴⁶³ que regulan la inspección técnica de vehículos¹⁴⁶⁴.

¹⁴⁶² Es curioso que siendo una infracción grave **no diga** “que incumpla **gravemente** las condiciones técnicas” y reserve esta redacción para el art. 77.II) **donde debería decir “especialmente graves”**.

¹⁴⁶³ El Real Decreto 2042/1994, de 14 de octubre, por el que se regulaba la inspección técnica de vehículos, recogía en su artículo 9 que en los casos de incumplimiento de lo establecido en materia de inspecciones técnicas, respecto de la frecuencia con la que éstas deben ser superadas periódicamente por los vehículos, los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, sin perjuicio de la denuncia que habrán de formular por las infracciones correspondientes, “intervendrán el permiso o licencia de circulación del vehículo, entregando en su sustitución un volante en el que se refleje, al menos, la matrícula, la fecha de primera matriculación y servicio que presta, concediéndole al titular del vehículo un plazo de diez días, con el único objetivo de continuar el viaje y proceder a su traslado para someterse a la inspección técnica, y si transcurriese el plazo indicado sin que se haya justificado haber presentado el vehículo a la citada inspección, se acordará por el órgano competente que tramita la denuncia el precintado del mencionado vehículo.”

La Instrucción 10/VS de la Dirección General de Tráfico de fecha 14 de abril de 2010, referida a la retirada de los permisos y licencias de circulación por tener la inspección técnica de vehículos caducada, en cumplimiento de lo dispuesto en el RD 2042/1994, indicó que a partir del 01 de mayo de 2010, fecha de entrada en vigor de la Instrucción, los agentes encargados de la vigilancia del tráfico deberán sustituir y entregar al conductor el nuevo modelo de volante cuando sorprendan a un vehículo que no haya pasado la correspondiente inspección técnica. La principal novedad de la instrucción es que a partir de primeros de mayo de aquel año los agentes debían dejar de retirar el permiso o la licencia de circulación de los vehículos para su remisión a la Jefatura Provincial de Tráfico en los casos en los que la inspección técnica se encontrase caducada. Lo que no dejaba de sorprender ya que una Instrucción modificaba el contenido de un Reglamento contrariando el principio de jerarquía normativa.

El RD 2042/1994 fue derogado por el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos. Este RD dispone en su art. 6: “9. En los casos de incumplimiento de lo establecido en materia de inspecciones en el artículo 4 (obligación de someterse a la ITV) y en este mismo artículo, y sin perjuicio de la denuncia que habrán de formular por las infracciones correspondientes, los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas concederán al titular o arrendatario a largo plazo del vehículo un plazo de 10 días para someter al mismo a inspección técnica. Transcurrido el plazo indicado sin que se hubiera acreditado la presentación del mismo a la citada inspección, la Jefatura de Tráfico iniciará el procedimiento para acordar la baja de oficio del vehículo”. En el caso de los agentes con competencia en materia de tráfico observen graves deficiencias o daños los agentes podrán proponer una inspección antes de la fecha prevista en función del vehículo y del tiempo transcurrido.

¹⁴⁶⁴ Es difícil de entender que se sancione con el mismo importe a un ciclomotor que a un autobús o a un camión por tener la ITV caducada cuando circula.

- p) Incumplir la obligación de todo conductor¹⁴⁶⁵ de verificar que las placas de matrícula¹⁴⁶⁶ del vehículo no presentan obstáculos que impidan o dificulten su lectura e identificación¹⁴⁶⁷.
- q) No facilitar al agente de la autoridad encargado de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tenga encomendadas su identidad, ni los datos del vehículo solicitados por los afectados¹⁴⁶⁸ en un accidente de circulación, estando implicado en el mismo.

¹⁴⁶⁵ Esta infracción figura también en el art. 10.2 TRLTSV. No debieran figurar en la ley disposiciones que nadie cumple y por las que nadie es sancionado. Si un conductor inicia la marcha desde una plaza de estacionamiento en la calle, un agente que observase que no ha comprobado que las matrículas de su vehículo están legibles tendría que denunciarlo y no lo hace porque aplica el sentido común y entiende que lo que se debe denunciar es que no estén legibles, no el hecho de no comprobar este extremo.

¹⁴⁶⁶ La escasa cuantía económica que supone esta infracción grave y el hecho de poder pagarla con descuento puede invitar a conductores incívicos a circular a gran velocidad, después de hacer ilegible la matrícula, por lugares donde están situados radares fijos. Si son detectados y no los paran, evitan pagar por exceso de velocidad (hay que tener en cuenta que los sistemas de vigilancia del tráfico se basan en la lectura de la placa de matrícula o la fotografían) y si los paran y son denunciados, retiran aquello que impide leer la matrícula y pueden seguir circulando.

Sin embargo, la DGT informó a los agentes de tráfico que si estimaban que la matrícula había sido ocultada a propósito, podían acogerse al artículo 65.5h) de la LTV [ahora el 77h) del TRLTSV] donde se señalaba que era una infracción muy grave "conducir vehículos que tengan instalados inhibidores de radares o cinemómetros o **cualesquiera otros mecanismos** encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico", aunque realmente al no tratarse de un "mecanismo" quedan dudas de si se puede aplicar (Instrucción DGT 07/S-89).

Mientras que el artículo 104.1.j) dedicado a la inmovilización de vehículos se habla de "mecanismos" y "sistemas", en este artículo se han olvidado de la palabra "sistemas", aunque al incluir "que esté dotado" hace que también produzca dudas si embadurnar una matrícula se incluye dentro de la expresión "dotado de un sistema o mecanismo".

Además, nos encontramos con la contradicción de que circular con una matrícula falsa es delito (art. 390 CP) y circular con ella sin que se pueda leer correctamente o sin ella es infracción administrativa, tal como nos recuerda la Guía Codificada de Infracciones de la DGT, donde informa que no llevar las placas en la forma o con los requisitos técnicos establecidos reglamentariamente, se debe denunciar por el art. 49 RGV, por no ser visibles (art. 68 y 76.p TRLTSV); por el art. 10 y 76.p TRLTSV por los obstáculos que impiden, dificultan su lectura o por **la inexistencia** de las mismas; por el art. 25 RGV, por no llevar las placas de la forma reglamentaria (art. 76.o TRLTSV) o por el art. 25 RGV cuando el ciclomotor no lleva las placas en la forma establecida (art. 68 y 76.o TRLTSV), y en todos los casos se trata de infracciones graves. Recordemos que es obligatorio comprobar las matrículas antes de ponerse a circular (art. 76.p TRLTSV).

También podemos decir, en esta ocasión, que la redacción era mucho más clara en la Ley de 9 de mayo de 1950, sobre uso y circulación de vehículos de motor (código penal del automóvil), ya que en su artículo cuarto establecía que: "El que condujere un vehículo de motor con placa de matrícula falsa, o distinta de la debida, o alterada o hecha ilegible, o el que no llevare ninguna, será castigado con la pena de prisión menor o multa de mil a cincuenta mil pesetas".

Recordemos que el art. 29 LRJSP establece: "**2. El establecimiento de sanciones pecuniarias deberá prever que la comisión de las infracciones tipificadas no resulte más beneficioso para el infractor que el cumplimiento de las normas infringidas**".

¹⁴⁶⁷ Al citar el término "dificulten" sería de aplicación cuando se careciese o no funcionasen las luces de iluminación de la matrícula (art. 103 RGCir).

Además del uso de lacas para que reflejen los flashes de las cámaras (ese truco no funciona, al menos, con los cinemómetros actuales), ahora se están utilizando unos adhesivos negros con idéntica forma a los números y letras de la placa. Colocados sobre ellos los convierten en invisibles ante las cámaras. Por ello, la Guardia Civil está llevando a cabo una serie de controles para acabar con esta irregularidad.

¹⁴⁶⁸ La redacción es defectuosa. Parece dar a entender que sólo está obligado a facilitar al agente su identidad, pero no otros datos del vehículo, ya que estos sólo se los tiene que facilitar a otros afectados y si éstos se lo solicitan. Aquí, además de la sanción por no identificarse ante el agente, sería infracción grave negarse a dar los datos del vehículo por parte de un conductor implicado en un accidente a otros afectados, cuando estos lo solicitasen. Es curioso que los datos del vehículo los tengan que haber solicitado previamente los afectados.

r) Conducir vehículos con la carga mal acondicionada¹⁴⁶⁹ o con peligro¹⁴⁷⁰ de caída¹⁴⁷¹.

Esta infracción también está contemplada en el art. 129.f) RGCir.

¹⁴⁶⁹ Es una infracción también al art. 14 RGCir. No se refiere solamente a la caída de la carga que va en el exterior de un vehículo sino también a la que va, por ejemplo, en los asientos, tal como se puede ver en el art. 13.2 TRLTSV. Sin embargo, el legislador no ha tenido en cuenta la totalidad del contenido de ese apartado y no considera grave que un animal interfiera en la conducción. Así también figura en el Codificado de Infracciones de Tráfico de la DGT donde señala que es infracción leve (art. 13 TRLTSV y 18 RGCir) no llevar colocado adecuadamente a un animal en el vehículo.

En los controles rutinarios a camiones y vehículos de transporte profesional por parte de la ATGC, el 7,5% de las infracciones al transporte profesional fueron puestas por mal posicionamiento de la carga y por su deficiente sujeción. FORMASTER (Asociación Profesional de Empresas Formadoras en Logística, Transporte y Seguridad Vial), ha calculado que el 22% de los vehículos de transporte profesional que posicionan o sujetan la carga de manera incorrecta puede llegar a sufrir un accidente con víctimas en carretera.

Con el objetivo de bajar la siniestralidad y de mejorar la seguridad de las carreteras, desde el 20.05.2018, el Real Decreto 563/2017, de 2 de junio, por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en territorio español (BOE núm. 137, de 9 de junio) permite comprobar si la carga está sujeta de forma segura y no supone un riesgo para la vida, la salud, la propiedad o el medio ambiente. En el Anexo III se habla de los principios aplicables a la sujeción de la carga y su Inspección

Para complementar este RD, la DGT publicó el 19 de junio de 2018 la Instrucción 18/TV-103, clarificando el régimen la responsabilidades en la estiba de la mercancía a bordo del vehículo, tomando como referencia la vigente legislación en materia de contratación de transporte, que atribuye la responsabilidad de las labores de carga de la mercancía en el vehículo a la empresa cargadora, salvo pacto expreso en contrario antes de realizar la carga, así como en el transporte de paquetería o carga fraccionada en que tal responsabilidad se atribuye al transportista en todo caso.

Los conductores y cargadores de vehículos que transportan mercancías tienen que superar el CAP (Certificado de Aptitud Profesional) y actualizarlo cuando corresponde y lo mismo sucede con la autorización ADR para el transporte de mercancías peligrosas, y eso les permite ampliar conocimientos de cómo se debe transportar y sujetar la carga y en el examen de conducir tendría que exigirse pruebas prácticas de cómo se tienen que sujetar éstas y modificar las cuantías e impulsar las inspecciones en muelle o en carretera aumentando las sanciones en materia de incumplimiento de la EN12195 y siguientes, EN12640 y EN12642, fuerzas de inercia, estructuras y enganches, entre otras... Diversos estudios muestran que de cada 4 víctimas en el sector del transporte en materia laboral viene producida por la deficiente estiba de la carga.

Sin embargo, en España prácticamente no se denuncia infracciones y por tanto no existen sanciones por estiba deficiente, ni aparece como factor principal en casi ningún accidente. El término “estiba” ni siquiera aparece en la Guía Codificada de Infracciones en materia de Tráfico y Seguridad Vial ni en el TRLTSV. Este último texto considera en su art. 76) infracción grave: “r) Conducir vehículos con la carga mal acondicionada o con peligro de caída” y muy grave en su art. 77: “b) Circular con un vehículo cuya carga ha caído a la vía, por su mal acondicionamiento, creando grave peligro para el resto de los usuarios”.

En España, tal como indica el art. 15.4 RGCir, en los vehículos de anchura inferior a un metro la carga no deberá sobresalir lateralmente más de 0,50 metros a cada lado de su eje longitudinal. No podrá sobresalir por la extremidad anterior, ni más de 0,25 metros por la posterior. No está regulada de forma distinta que en otros vehículos la altura de esos compartimentos de carga, que normalmente consisten en maletines o alforjas.

La Comisión Europea publicó en 2014 la “Guía europea de mejores prácticas sobre sujeción de cargas para el transporte de carreteras” (debiera haber dicho: “durante el transporte por carretera”) un documento muy completo que debieran consultar todos los transportistas

En algunos países como, por ejemplo, en Argentina, se obliga a los conductores de motocicletas a repartir la carga en sus maletines laterales para que lleven aproximadamente el mismo peso.

¹⁴⁷⁰ En este apartado se olvidó el legislador que puede no haber peligro de caída, pero sí peligro de desprendimiento. La aseguradora alemana Allianz Deutschland AG, publicó un informe el 28.04.2015, sobre pruebas de colisión en autopista (https://www.allianzdeutschland.de/pedelec-crashtest-fahrradtraeger-sind-unsicher/id_73763110/index) de turistas que llevaban bicicletas sobre un soporte encima de la baca y comprobó que algunos sistemas de sujeción no fueron suficientes para evitar que la bicicleta se desprendiese y saliese disparada. Por ello recomienda soportes de calidad, especialmente para las bicicletas eléctricas, ya que tienen más peso y en la medida de lo posible debe darse prioridad al transporte en la parte posterior del vehículo. También recomienda que en las paradas se compruebe que todos los anclajes estén intactos. Por ello este apartado debiera decir: “con riesgo de caída o desprendimiento”.

¹⁴⁷¹ Parece como si este artículo hubiese sido objeto de una lectura superficial por parte de sus redactores. En el apartado n) dice: “Arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios o accidentes,

- s) Conducir un vehículo teniendo el permiso de conducción suspendido como medida cautelar o teniendo prohibido su uso¹⁴⁷².
- t) Circular con un vehículo cuyo permiso de circulación está suspendido¹⁴⁷³.
- u) La ocupación excesiva del vehículo que suponga aumentar en un 50% el número de plazas autorizadas¹⁴⁷⁴, excluida la del conductor.

o que obstaculicen la libre circulación y eso se castiga igual que el apartado r) “**Conducir vehículos con la carga mal acondicionada o con peligro de caída**”, lo que no tiene ningún sentido ya que en uno hay dolo y en el otro, negligencia.

Igual que conducción negligente es infracción grave y conducción temeraria es infracción muy grave, el hecho de arrojar a la vía objetos que puedan producir accidentes debía ser considerada infracción muy grave. El art. 77.x TRLTSV considera muy grave arrojar a la vía o sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios o accidentes. En cualquier caso, si hubiese dolo, es decir, intención los agentes actuantes tendrían que investigar los hechos y ver si se ha producido un delito. Recordemos que el art. 351 CP considera delito provocar un incendio y el 385 CP dispone que es delito colocar en la vía obstáculos imprevisibles o derramar sustancias deslizantes o inflamables.

¹⁴⁷² Por ejemplo, por estar inmovilizado.

¹⁴⁷³ La única sanción de suspensión de una autorización administrativa figura en el art. 80.3 TRLTSV, que se ocupa de los tipos de sanciones, como respuesta a la infracción muy grave del art. 77 q) TRLTSV, por incumplir las normas sobre el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de enseñanza y formación y de acreditación de los centros de reconocimiento de conductores.

Lo que sí está prevista es la “suspensión cautelar” cuando el mantenimiento de la autorización entrañe un grave peligro para la seguridad del tráfico, tal como dispone el art. 72 TRLTSV. La “suspensión cautelar” ya figuraba en la Base 7ª de la Ley 18/1989 de Bases de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Con la aprobación del TRLTSV desapareció la previsión que en la última versión de la LTSV establecía, en el art. 71.7 y en el marco del procedimiento sancionador que “La competencia para imponer la suspensión del permiso o licencia de conducción o de circulación corresponde, en todo caso, al Jefe Provincial de Tráfico.”

Es decir, no cabe ya como sanción la suspensión ni del permiso para conducir ni del permiso de circulación, pero es evidente que la suspensión de ambos permisos o autorizaciones cabe adoptarla como medida cautelar. En concreto, en el seno de un procedimiento de nulidad, lesividad o pérdida de vigencia de tales autorizaciones (art. 72). De modo que, y esto es lo relevante, se puede circular con un vehículo cuyo permiso de circulación está suspendido y, por tanto, se puede cometer dicha infracción, que se tipifica como grave y se sanciona con 200 euros (que se pueden incrementar un 30%) y la pérdida de 4 puntos (Anexo II, apartado 19).

¹⁴⁷⁴ La Guía Codificada de Infracciones de la DGT califica como infracción grave: “Transportar en el vehículo reseñado un número de personas superior al de plazas autorizadas cuando suponga aumentar en un 50 por ciento ese número de plazas, excluida la del conductor” (aunque la persona que no estuviera haciendo uso del cinturón de seguridad por carecer de él sería denunciada por infracción grave).

Así que vemos que habría una doble denuncia por infracciones graves, una al conductor por tolerar esta situación, de acuerdo con el art. 76.u) y otra a la persona o personas que no llevasen puesto el cinturón de seguridad, por el art. 76.h) del TRLTSV. Si lo que no llevase colocado fuese un SRI, cuando fuese obligatorio, entonces la responsabilidad sería del conductor, tal como señala el art. 82.a) TRLTSV.

Es también una infracción al art. 13.2 TRLTSV sobre normas generales de conducción (necesidad de que el conductor mantenga el campo necesario de visión y la obligación de que los pasajeros mantengan la posición adecuada) y al art. 9.3 RGCir, que se ocupa del transporte de personas. Además, el peso extra afectaría a la distancia de frenado y podría provocar la colisión de los pasajeros extra contra los ocupantes o el interior de la carrocería pudiendo incluso dificultar la excarcelación en caso de accidente. Además, en caso de sufrir un accidente con más ocupantes de lo debido, la compañía aseguradora podría tratar de evitar el pago de la indemnización por daños personales, que son aquellos que sufren terceras personas en el transcurso de un accidente de tráfico o los ocupantes del otro vehículo resultan heridos.

Se considera infracción grave si en un turismo de 5 plazas, viajan 7 personas o más, ya que si viajasen 6 sería infracción leve. En un monovolumen de 8 plazas más la del conductor, si estuviese ocupado por 11 pasajeros más el conductor sería infracción leve, porque no supondría aumentar en un 50% el número de plazas autorizadas, excluida la del conductor y la Guía Codificada de Infracciones de Tráfico de la DGT también lo ve de este modo.

Con lo cual vemos que si en un “turismo tipo monovolumen” (definición 15 del Anexo I TRLTSV) viajan tres pasajeros sin plaza, tendría la consideración de infracción leve. Con el agravante de que de acuerdo con el art. 104.g) TRLTSV no se podría inmovilizar el vehículo.

El artículo 104 TRLTSV dedicado a la inmovilización del vehículo no contempla la posibilidad de inmovilizar un "turismo" que lleve 3 pasajeros sin plaza, es decir, en exceso (una combi de 8 pasajeros + conductor en la que viajan 11 + el conductor) ya que señala que sólo podrá inmovilizarse cuando: "g) Se produzca una ocupación excesiva del vehículo que suponga aumentar en un 50 por ciento el número de plazas autorizadas, excluida la del conductor" y en este caso no se supera esa cifra. Recordemos que no se puede viajar sin cinturón de seguridad. Además, indica que sólo se sanciona si se supera el 50% y no, por ejemplo, el 100%, ya que tendría que haber añadido la expresión "al menos".

Examinando otros apartados de ese artículo vemos que el apartado b) señala que se podrá inmovilizar cuando "El vehículo presente deficiencias que constituyan un riesgo especialmente grave para la seguridad vial" pero no parece de aplicación en este caso ya que el vehículo normalmente no tendría "esas deficiencias" y además en el apartado 104.c) que se ocupa de la inmovilización referida a los elementos de seguridad de los ocupantes dispone que se podrá inmovilizar cuando "El conductor o el pasajero no hagan uso del casco de protección o de los dispositivos de retención infantil, en los casos en que fuera obligatorio. Esta medida no se aplicará a los ciclistas" y vemos que no menciona en absoluto los cinturones de seguridad.

Con lo cual, los agentes denunciarán a los ocupantes por no llevar el cinturón y al conductor por exceder el número de plazas, les darán los buenos días o las buenas tardes y les dirán que pueden seguir.

En un ciclomotor, se aplicaría este apartado, si viajasen dos personas y sólo tuviese autorizada una plaza. A efectos del cómputo del número de personas transportadas, toda persona, independientemente, de su edad (incluidos los niños), se computa como una plaza. El número de plazas autorizadas figura en el permiso de circulación y en la tarjeta ITV. El denunciado sería el conductor, pero eso no impediría que se denunciase también por infracción grave a quienes no llevaran el cinturón puesto, de acuerdo con lo establecido en el art. 76.h) TRLTSV. Si lo que no llevase colocado fuese un SRI, entonces la responsabilidad sería del conductor, tal como señala el art. 82.a) TRLTSV.

La ley de tráfico de 1990, en su modificación publicada el 20.12.2001 la consideraba infracción muy grave en el artículo 65.5.d) y posteriormente cambió de apartado, pasando a figurar en el art. 65.5.e) en la redacción de 20 de julio de 2005. La referencia a esta versión es la que figura en el art. 9.3 del RGCir, que no se modificó para adaptarse a la Ley y mantuvo la consideración de infracción muy grave. La Ley de Tráfico de 1990 indicaba en su última actualización de 08.04.2014, que la ocupación excesiva era una falta grave, por lo que el Reglamento General de Circulación ya no se ajustaba a la Ley en esos años. Cómo la Ley tiene mayor jerarquía que el Reglamento entonces tenemos que considerar que es simplemente infracción grave. Si el agente estimase que la situación, en función de lo que observase, pudiese calificarse como conducción temeraria, por afectar a los movimientos del conductor o a la estabilidad del vehículo, de acuerdo con el art. 3 RGCir, podría aplicar el art. 77.e) TRLTSV, pasando a tener la consideración de infracción muy grave.

En el caso de las ambulancias, un escrito de la Unidad de Normativa de la DGT, de fecha 04 de abril de 2019, señala que, si la ficha de inspección técnica contiene que este tipo de vehículo lleva una camilla, podrá llevar los pasajeros que figuren en el apartado S1 tanto de la tarjeta ITV como del Permiso de Circulación, a los que se añadirá la persona que viaje en la camilla. También convendría definir mejor si un animal ocupa una plaza. En el caso de los perros guías y de asistencia las C.C.A.A. no son unánimes en la consideración de si estos animales ocupan o no una plaza. Suelen indicar que si viajan a los pies de su dueño no computan para el número de plazas. El conductor tiene que tener en cuenta que llevar más pasajeros de los autorizados puede suponer en caso de accidente que la compañía de seguros no quiera hacerse cargo de los daños. Lo llamativo es que se hagan modificaciones en el RGCir y no se aproveche esa oportunidad para corregir errores que se mantienen desde hace muchos años.

v) Incumplir la obligación de impedir¹⁴⁷⁵ que el vehículo sea conducido¹⁴⁷⁶ por quien nunca haya obtenido el permiso o la licencia de conducción¹⁴⁷⁷ correspondiente¹⁴⁷⁸.

¹⁴⁷⁵ Esta infracción figura también en el art. 11.1.b) TRLTSV. El sancionado, en este caso, es el titular del vehículo siempre que no pueda demostrar que trató de impedirlo y la responsabilidad del titular debiera figurar en este apartado. Eso lo sabemos porque el artículo 9 bis) de la ley 18/2009 indicaba que esta era una responsabilidad del titular mientras que ahora lo tenemos que deducir y por eso no tiene mucho sentido que un conductor que alquiló un coche, si deja conducirlo a una persona que carece de permiso, quede sin sanción, al no ser el titular. La Guía Codificada de Infracciones de la DGT, tampoco es muy coherente y contempla como infractores al titular, al conductor habitual y al arrendatario a largo plazo, pero no al conductor que alquila el automóvil ni al arrendatario a corto plazo.

También nos encontramos con que el titular no sería sancionado si la persona a la que permite conducir tiene permiso de conducción, aunque haya perdido todos los puntos ya que la norma se refiere a “quien nunca haya obtenido el permiso”.

También se da el caso de que un adulto puede permitir a un menor al que acompaña, que conduzca un vehículo y este apartado no contempla esa posibilidad como infracción, si pensamos que únicamente responsabiliza al titular o al autor del hecho.

En otros lugares, como Florida, es delito y no infracción administrativa “permitir o autorizar que una persona sin licencia conduzca un vehículo automotor” (Manual Oficial 2017, en español, del Departamento de Seguridad Vial y de Vehículos de Motor).

¹⁴⁷⁶ El art. 384 del CP considera delito “conducir un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción”.

La Sentencia TS (Sala Segunda) de 26 de abril 2017, Recurso de casación: 2114/2016, establece la siguiente doctrina jurisprudencial: «El delito consistente en conducir un vehículo de motor sin haber obtenido nunca la licencia administrativa, y no requiere, por su naturaleza misma, la creación de un riesgo concreto para la seguridad vial; se comete por el propio riesgo generado para la circulación vial al carecer el acusado de las comprobaciones oportunas de las características físicas y la aptitud mental, así como los conocimientos teórico-prácticos que le habiliten para llevar a cabo tal conducción».

La STS 4468/2017 de 13.12.2017 indica que la conducta se consuma cuando se conduce careciendo de la oportuna habilitación administrativa (permiso o licencia), sin que tenga incidencia el haberse cometido infracción vial alguna, ni haberse realizado maniobra antirreglamentaria.

La STS 4791/2017 de 11.12.2017, insiste en que no es necesaria la causación de un delito concreto. Declara que las conductas que sanciona el precepto son las siguientes: 1) la conducción de un vehículo de motor en los casos de pérdida de vigencia por pérdida total de puntos; 2) la conducción tras haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial; 3) la conducción de un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción. Es un deliro de peligro abstracto. El riesgo abstracto para el bien jurídico protegido resulta, por consiguiente, de la conducción sin poseer la habilitación teórica y práctica y sin haberse comprobado las capacidades física y psíquica en el conductor, lo cual incrementa, como es natural, el riesgo para los demás usuarios de la vía, por sí peligrosa y causante de una alta siniestralidad, cuya reducción pretende la norma.

La tipicidad se excluye cuando un extranjero no comunitario tiene o tuvo permiso o licencia en su país de origen. Sin embargo, la STS 647/2017, 3 de octubre de 2017, dispone que sólo constituye el delito previsto por el art. 384, párrafo segundo, del CP la acción de conducir un vehículo de motor o ciclomotor, careciendo de permiso de conducir o licencia porque nunca se ha obtenido, siempre y cuando con la conducción el autor infrinja algún precepto reglamentario que ponga en riesgo la seguridad vial. En otro caso la acción sólo constituye una infracción reglamentaria. Entienden los juzgadores que parece obvio que cuando una misma acción está contemplada sancionadoramente por las disposiciones administrativas y por las disposiciones penales, la condena penal requerirá que en la acción sea de apreciar un elemento más de peligrosidad, de afectación sobre el bien jurídico protegido, de culpabilidad, de desvalor de la acción o de desvalor del resultado, que la requerida para imponer la sanción administrativa. De lo contrario, la línea divisoria entre la infracción administrativa y el ilícito penal se difuminaría de forma irreparable, con perjuicio de los principios informadores del derecho penal.

Por su parte el artículo 28 del CP, considera también autor del delito a los que cooperan a su ejecución con un acto sin el cual no se habría efectuado. Sería el caso de un guardacoches o de un amigo que teniendo las llaves del vehículo con ellos y a sabiendas que la persona que pretende conducir está borracha al borde del delito (1,2 gr de alcohol en sangre) le entregan las llaves, permitiendo que conduzca.

Llama la atención el gran número de casos en los que el autor del delito no es el propietario del vehículo con el que se realizó el hecho punible. Suelen ser parientes, aunque en algunos casos se trata de personas jurídicas, cuyos responsables están obligados a comprobar que sus empleados disponen de los permisos y licencias

- w) Incumplir las normas sobre el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de enseñanza y formación y de los centros de reconocimiento de conductores¹⁴⁷⁹ acreditados por el Ministerio del Interior o por los órganos competentes de las comunidades autónomas, salvo que puedan calificarse como infracciones muy graves.
- x) Circular por autopistas, autovías, vías interurbanas, travesías o túneles urbanos con vehículos que lo tienen prohibido¹⁴⁸⁰.

necesarios para conducir vehículos de sus empresas, y finalmente están los casos de las empresas de alquiler de vehículos respecto de sus clientes.

¹⁴⁷⁷ Con lo cual esta infracción administrativa no es de aplicación al titular de un vehículo que, sabiendo que el conductor ha perdido la vigencia de su permiso, si no lo tiene caducado, le permite conducirlo.

¹⁴⁷⁸ En los Países Bajos está prohibido también permitir que un conductor ebrio pueda conducir un vehículo. En caso de superar 0,5 mg de alcohol por ml de sangre o 220 microgramos por litro en aire espirado. Sería interesante ver la posibilidad de denunciar a los pasajeros de un vehículo particular si el conductor tuviese tal tasa de alcohol, de drogas o combinación de ambos que no pudiesen alegar ignorancia sobre su estado.

¹⁴⁷⁹ Véase el Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores.

¹⁴⁸⁰ Supone también una infracción al art. 20.1 TRLTSV y al art. 38.1 RGCir. Circular en bicicleta por el arcén de una autovía (si estuviese prohibido) o por el de una autopista (siempre está prohibido) sería infracción grave. Los vehículos especiales, que no excedan las masas y dimensiones de los vehículos ordinarios y que puedan desarrollar una velocidad superior a 60 km/h pueden circular por autovías y autopistas, aunque cumpliendo ciertos requisitos (art. 38.3 RGCir).

La Guía codificada de infracciones de tráfico que publica la DGT para ayudar a los agentes a valorar las infracciones se utiliza para rellenar “algunos olvidos” de los legisladores al tipificar las infracciones. Así indica que “circular con animales por autopista o autovía” es infracción grave por el apartado x) del art. 76, que estamos analizando y donde podemos ver que lo único que está tipificado en este apartado es “Circular por autopistas o autovías con vehículos que lo tienen prohibido”. Además, el apartado m) está dedicado a la conducción negligente y por ello en la Guía Codificada de infracciones de Tráfico de la DGT debiera figurar el apartado x). Sin embargo, el art. 128 RGCir señala que “Se prohíbe la circulación de animales por autopistas o autovías. Dicha prohibición incluye la circulación de vehículos de tracción animal”.

Y hay que tener en cuenta que conforme al art. 25 CE, “nadie puede ser condenado o sancionado por acciones u omisiones que en el momento de producirse no constituyan delito, falta o infracción administrativa, según la legislación vigente en aquel momento” y esta exigencia del principio de legalidad también figura en el art. 25 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público “la potestad sancionadora de las Administraciones públicas, se ejercerá cuando haya sido expresamente reconocida por una norma con rango de Ley”, y en el art. 27 de esa misma ley, al referirse al “principio de tipicidad”, establece que: “sólo constituyen infracciones administrativas las vulneraciones del ordenamiento jurídico previstas como tales infracciones por una Ley”. En suma, que es necesario que la ley determine qué concretas vulneraciones del ordenamiento se consideran infracciones administrativas y que tipo de sanción llevan anudadas.

- y) ¹⁴⁸¹No instalar los dispositivos de alerta al conductor en los garajes o aparcamientos¹⁴⁸² en los términos legal y reglamentariamente previstos¹⁴⁸³.
- z) Circular en posición paralela con vehículos que lo tienen prohibido.¹⁴⁸⁴
- z1) Incumplir la normativa sobre los cursos de conducción segura y eficiente cuya realización conlleve la recuperación o bonificación de puntos, salvo que puedan calificarse como muy graves.
- z2) Incumplir las normas de actuación por los operadores cuya actividad esté vinculada con el ejercicio de las competencias del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, salvo que puedan calificarse como muy graves.

¹⁴⁸¹ Aquí debería haber indicado: “cuando sean utilizados por una colectividad “indeterminada” de usuarios”.

¹⁴⁸² El infractor podría ser una comunidad de vecinos. Ver la Disposición Adicional Cuarta de la Ley 18/2009, donde se indica: “el Gobierno modificará en el plazo de seis meses el Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, en materia de accesibilidad y no discriminación de personas con discapacidad, por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación, para introducir en él la obligación de incorporar en los accesos a los aparcamientos y garajes dispositivos que alerten al conductor de la presencia de peatones en las proximidades de la entrada y salida a la vía pública de dichos establecimientos.

2. Reglamentariamente se fijará el plazo gradual de instalación de dichos dispositivos en los garajes y aparcamientos ya existentes atendiendo a su número de plazas”.

El Código Técnico de la Edificación vigente es el Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo (BOE núm. 74, de 28 de marzo). Dispone en la Sección SUA 7: “Seguridad frente al riesgo causado por vehículos en movimiento: **se limitará el riesgo causado por vehículos en movimiento** atendiendo a los tipos de pavimentos y la señalización y protección de las zonas de circulación rodada y de las personas.”

Así pues, la falta de instalación de los espejos convexos, que la Sección SUA 7 califica como dispositivos de alerta, en el caso de que fuesen obligatorios de acuerdo con el RD 314/2006, sería sancionable por el art. 76.y) TRLTSV.

¹⁴⁸³ La disposición adicional trigésima primera de la Ley 40/2007, de 4 de diciembre, de medidas en materia de Seguridad Social, señala que “Las Administraciones públicas competentes procederán a desarrollar reglamentariamente **la obligación de incorporar en los accesos a los aparcamientos y garajes dispositivos que alerten al conductor de la presencia de peatones** en las proximidades de la entrada y salida a la vía pública de dichos establecimientos”.

Las SUA (Seguridad de Utilización y Accesibilidad) se consideran documentos básicos (DB) del Código Técnico de Edificación. El Ministerio de Fomento (desde enero de 2020 pasa a denominarse “Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana”) ha publicado una serie de documentos de apoyo (DA) que, aunque no son obligatorios, conforman, junto con el texto articulado del Código, el marco regulador aplicable. Estos documentos básicos comentan las SUA. La última versión de estos comentarios es del 14.06.2022.

<https://www.codigotecnico.org/images/stories/pdf/seguridadUtilizacion/DccSUA.pdf>

Establecen en la SUA 7 que “En los accesos de vehículos a viales exteriores desde establecimientos “de uso Aparcamiento” se dispondrán dispositivos que alerten al conductor de la presencia de peatones en las proximidades de dichos accesos. Los dispositivos de alerta pueden consistir **en espejos**, detectores de movimiento, indicadores luminosos de presencia, etc.”.

¹⁴⁸⁴ Se refiere al art. 17.2 TRLTSV [Se prohíbe que los vehículos relacionados en el apartado anterior circulen en **posición paralela**, (...)], respecto a los vehículos que figuran en el apartado 1 de ese mismo artículo (cualquier vehículo de tracción animal, vehículo especial con masa máxima autorizada no superior a la que reglamentariamente se determine, ciclo, ciclomotor, vehículo para personas de movilidad reducida o vehículo en seguimiento de ciclistas).

- z3) No respetar las restricciones de circulación derivadas de la aplicación de los protocolos ante episodios de contaminación¹⁴⁸⁵ y de las zonas de bajas emisiones¹⁴⁸⁶.

Artículo 77. Infracciones muy graves¹⁴⁸⁷.

Son infracciones **muy graves**¹⁴⁸⁸, cuando no sean constitutivas de delito, las conductas tipificadas en esta ley referidas a:

- a) No respetar los límites de velocidad¹⁴⁸⁹ reglamentariamente¹⁴⁹⁰ establecidos o circular en un tramo a una velocidad media¹⁴⁹¹ superior a la reglamentariamente establecida¹⁴⁹², de acuerdo con lo recogido en el [anexo IV](#).

¹⁴⁸⁵ El art. 7.g) TRLTSV indica que corresponde a los municipios: “g) La restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales y el art. 18, que la autoridad competente podrá acordar por los mismos motivos la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, bien con carácter general o para determinados vehículos, así como el cierre de determinadas vías.

Vemos que ahora es obligatorio respetar las restricciones de circulación que responden a los protocolos activos ante episodios de contaminación y las Zonas de Baja Emisión (ZBE). No respetar los requisitos de acceso a una ZBE se considerará una infracción grave, por lo que comportará una multa económica de 200 euros, aunque no llevará asociada la retirada de puntos en el carné.

¹⁴⁸⁶ De acuerdo con el artículo 14.3 de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, “se entiende por zona de baja emisión el ámbito delimitado por una Administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente”.

Esta ley obliga a los municipios de más de 50.000 habitantes a poner en marcha en 2022 estas zonas y, ahora existe cobertura legal a los ayuntamientos para la vigilancia, control y sanción de sus incumplimientos.

El acceso a estas zonas está restringido para los vehículos más contaminantes y hasta ahora no había una normativa unificada en lo referente a posibles sanciones por un acceso no permitido. Cada Ayuntamiento actuaba por su cuenta. Ahora se tipifica como infracción grave hacerlo y supondrá 200 euros de multa. También el conductor se enfrentará a esta sanción cuando se decreten restricciones a la movilidad ante episodios de alta contaminación, que limiten circular a cierto tipo de vehículos.

Véase también el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones (BOE» núm. 311, de 28 de diciembre).

¹⁴⁸⁷ Se está dando el caso de jóvenes que se disfrazan de radar y disparan el flash de una cámara de fotos con la intención de “asustar” a los conductores que circulan por la vía. Algunos conductores frenan bruscamente con el riesgo de ocasionar un accidente y ese es un aspecto que los autores de la “broma” no toman en cuenta. Deben ser sancionados por poner en peligro la seguridad vial y la Ley debería tipificar con claridad la sanción a estas conductas. Incluso podría serles de aplicación el art. 35 de la Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana: “4. La proyección de haces de luz, mediante cualquier tipo de dispositivo, sobre los pilotos o conductores de medios de transporte que puedan deslumbrarles o distraer su atención y provocar accidentes”.

Una situación parecida se da cuando alguna persona, por diversos motivos, instala un falso radar para que la gente disminuya la velocidad en una zona.

¹⁴⁸⁸ Los apartados a), c), d), e), f), g), h) e i) reflejan las infracciones que pueden suponer una retirada mayor de 8 puntos en un sólo día a un infractor, de acuerdo con el art. 64.4 TRLTSV.

¹⁴⁸⁹ No comete esta infracción y otras que aparecen en este apartado de infracciones graves los vehículos en servicio de urgencia siempre que justifiquen ese servicio.

¹⁴⁹⁰ Artículos 45 al 52 del Reglamento General de Circulación.

¹⁴⁹¹ Se habla de velocidad media porque la infracción se detecta con un radar de tramo que no mide la velocidad instantánea sino la velocidad media en dicho tramo.

¹⁴⁹² Esta infracción administrativa se corresponde con la que figura en el art. 379.1 CP, y que tipifica los supuestos en los que se rebase en 60 km/h la establecida en vías urbanas y en 80 km/h la autorizada en vía interurbanas.

b) Circular con un vehículo cuya carga ha caído a la vía¹⁴⁹³, por su mal acondicionamiento¹⁴⁹⁴, creando grave peligro¹⁴⁹⁵ para el resto de los usuarios¹⁴⁹⁶.

Los conductores de vehículos de policía, bomberos o ambulancia en servicio de urgencias, pueden cometer una infracción penal del art.379.1 del CP, si incumplen los márgenes autorizados de los códigos deontológicos policiales y de bomberos que regulan sus actuaciones y en el caso de los Técnicos en transportes sanitarios si no respetan la formación que reciben como conductores y que les hace conocedores de sus limitaciones.

¹⁴⁹³ No queda muy claro porque se le sanciona: ¿por seguir circulando una vez caída la carga?, ¿por llevar mal la carga y caerse ésta?, ya que circular una vez que ha caído la carga deja de ser peligroso. Lo grave es que caiga la carga y sobre todo que no se retire de la vía.

Hubiera sido mejor que dijese que es infracción muy grave: "La caída de parte o de la totalidad de la carga transportada en el vehículo por no llevarla adecuadamente acondicionada y sujeta, creando grave peligro, mientras permanece en la calzada, para el resto de los usuarios".

También nos encontramos la contradicción de que "arrojar" a la vía objetos que puedan provocar un accidente es según el art. 76n) una infracción grave y este apartado 77b) castiga más una conducta negligente que la citada conducta en la que tiene que concurrir dolo necesariamente.

La explicación la podríamos encontrar en que objeto (a diferencia del "objeto voluminoso" que figura en el art. 40 de la LSV) se refiere a cosas de pequeño o mediano tamaño y parece que el legislador considera que "carga" es siempre mayor en tamaño que "objeto".

También hay que destacar que los artículos 51.2 TRLTSV y 130 RGCir se refieren a la carga como obstáculo en la vía a causa de un accidente o avería y luego en su apartado 2 de la carga que ha caído sobre la vía, pero en ningún momento se refieren a que haya caído por "su mal acondicionamiento". Es en su art. 14 donde el RGCir indica que debe ir bien sujeta.

¹⁴⁹⁴ No queda claro cómo deben actuar los agentes de la autoridad cuando la carga cae por el mal estado del pavimento o a causa de un accidente con otro vehículo y tampoco a quien se debe sancionar cuando el transportista no participa en la carga del vehículo.

¹⁴⁹⁵ El hecho de que el TRLTSV castigue más la caída de la carga que el arrojar la misma sobre la vía (art. 76.n) puede deberse a que en el artículo 76 habla de que "se pueden" producir accidentes y en este apartado se refiere a "crear grave peligro".

¹⁴⁹⁶ El artículo RGCir señala: "2. Siempre que, por cualquier emergencia, un vehículo quede inmovilizado en la calzada o su carga haya caído sobre ésta, el conductor o, en la medida de lo posible, los ocupantes del vehículo procurarán colocar uno y otra en el lugar donde cause menor obstáculo a la circulación, para lo cual podrán, en su caso, utilizarse, si fuera preciso, el arcén o la mediana; asimismo, adoptarán las medidas oportunas para que el vehículo y la carga sean retirados de la vía en el menor tiempo posible.

3. En los supuestos a los que se refiere el apartado anterior, ... en tanto se deja expedita la vía, **todo conductor deberá emplear los dispositivos de preseñalización de peligro reglamentarios para advertir dicha circunstancia**, salvo que las condiciones de la circulación no permitieran hacerlo.

c) ¹⁴⁹⁷Conducir con tasas de alcohol¹⁴⁹⁸ superiores a las que reglamentariamente¹⁴⁹⁹ se establezcan¹⁵⁰⁰, o con presencia¹⁵⁰¹ en el organismo¹⁵⁰² de drogas¹⁵⁰³.

¹⁴⁹⁷ Este apartado es muy polémico y muchos juristas creen que es anticonstitucional en lo que se refiere a la presencia de drogas en el organismo. No se entiende que se castigue la mera presencia y al mismo tiempo se admita su presencia si fueron recetadas por el médico.

De todas formas, la presencia de drogas en el organismo se puede recurrir ante los tribunales. Estos pueden anular la sanción si no se hizo un segundo análisis en laboratorio, si no está acreditada la cadena de custodia de las pruebas, si no hay informe de ratificación del agente o si se carece del certificado del control metrológico del aparato medidor.

Si en un control da positivo en drogas y alcohol sería denunciado por dos infracciones distintas, una por alcohol y otra por drogas.

La tasa de alcohol puede suponer la pérdida de entre 4 y 6 puntos (Apartado 1 del Anexo II TRLTSV).

La presencia de drogas en el organismo implica la pérdida de 6 puntos (Apartado 2 del Anexo II TRLTSV).

¹⁴⁹⁸ Si se trata de conductores extranjeros que no tengan residencia en España o que no tengan inscrito su permiso en el Registro de conductores, el agente fijará provisionalmente la cuantía de la sanción (si no constituye delito) y si el conductor la abona en el acto podrá continuar viaje y si presenta alegaciones quedará inmovilizado el vehículo hasta que se resuelvan. En este último caso si se producen gastos de traslado serán abonados inicialmente por la Jefatura de Tráfico y si finalmente no son estimadas sus alegaciones, el conductor tendrá que abonar la sanción y los gastos de traslado.

¹⁴⁹⁹ Artículo 20 del Reglamento General de Circulación. En algunos lugares existen restricciones más severas que en España. Así, en el estado de Minnesota existe la ley de “Not a drop” (Ni una gota) que aplica la “tolerancia cero” a los jóvenes conductores menores de 21 años.

La Audiencia Provincial de Palencia mediante a Sentencia 4/22021, de 5 de febrero, ratificó la condena a un conductor por conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas y por negarse a someterse a las pruebas de detección de los niveles de alcoholemia. A pesar de sólo contar con la prueba efectuada con el etilómetro manual, el Juez de instancia había basado su condena en los datos proporcionados por los agentes de tráfico, que observaron de forma directa, tanto la anómala forma de conducir como los síntomas físicos que presentaba. Los agentes habían advertido al acusado a lo que se exponía en caso de no querer someterse a la comprobación del nivel de alcoholemia con el etilómetro evidencial.

En este punto c) debiera figurar el contenido del art. 80.2.a) que indica que será sancionado con multa de 1.000 euros el conductor con presencia de drogas en el organismo o que hubiera sido sancionado en el año inmediatamente anterior por exceder la tasa de alcohol permitida, así como al que circule con una tasa que supere el doble de la permitida.

No tiene mucho sentido que se esconda en otro artículo de la Ley una modificación de este apartado que puede afectar a muchos conductores.

¹⁵⁰⁰ Tenemos que tener también en cuenta lo dispuesto en el apartado 68 de las limitaciones del Anexo I del Reglamento General de Conductores que contempla que se puede anotar en el permiso “exclusión del alcohol”. En ese caso la tolerancia sería 0 en materia de alcohol y si se incumpliese la limitación se podría denunciar no sólo por la tasa de alcohol sino también por incumplir la limitación contenida en el permiso. Serían dos denuncias al ser los fundamentos diferentes.

Aunque los menores de edad tenían ya prohibida la ingesta de alcohol, primero por el RD 192/1998, de 4 de marzo, sobre limitaciones en la venta y uso del tabaco para protección de la salud de la población, que fue desarrollado por las CCAA, finalmente se ha regulado el 0,0 mg/l de alcohol para conductores menores de edad desde la reforma del art. 14.1 TRLTSV con efectos del 21.03.2022, mediante la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, que modifica el TRLTSV.

¹⁵⁰¹ El TRLTSV sanciona administrativamente la mera presencia de drogas en el organismo del conductor aunque no tenga influencia en la conducción, mientras que el art. 379.2 del Código Penal castiga la influencia de las drogas cuando afectan a la conducción, con lo cual viene a resultar que es “más exigente” una ley administrativa que una ley penal, lo que va en contra de lo expuesto en el artículo 2 del Reglamento del Procedimiento Sancionador en materia de tráfico donde se da preferencia a las actuaciones jurisdiccionales penales sobre las actuaciones administrativas y con la contradicción añadida que supone que el Reglamento General de Circulación en su artículo 27.1 exija que por efecto de esas drogas “se altere el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro”.

Es decir, para que haya delito ha de demostrarse la influencia de la droga en el sujeto, cuyos signos van a ser inicialmente constatados por el agente, que debe tener una formación especializada a tal efecto. No obstante, la imputación del delito es competencia del juez, quien, a la vista de todos los hechos y pruebas, determina si hay o no delito.

La sentencia núm. 283 de 18 de mayo de 2015 del Tribunal Supremo recuerda la necesidad de hacer constar en las intervenciones policiales, la cantidad y pureza de la droga incautada a los que trafican con la misma. Cita la STS 1982/2004 que dice que "los mínimos psico-activos son aquellos parámetros ofrecidos por un organismo oficial y de reconocida solvencia científica, como es el Instituto Nacional de Toxicología, que suponen un grado de afectación en el sistema nervioso central, determinando una serie de efectos en la salud de las personas, desde luego perjudiciales al contener unos mínimos de toxicidad y producen también un componente de adicción que ocasiona que su falta de consumo incite hacia la compulsión".

El Instituto Nacional de Toxicología publica unas tablas donde refleja los mínimos psico-activos de las principales drogas ya que por debajo de esas cantidades no serían tóxicos para el organismo y esas tablas debieran de aplicarse también en el TRLTSV.

¹⁵⁰² En algunos casos se puede aplicar el Art. 20.2) CP, como causa de exención de la responsabilidad criminal. "Están exentos de responsabilidad criminal: El que al tiempo de cometer la infracción penal se halle en estado de intoxicación plena por el consumo de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas u otras que produzcan efectos análogos, siempre que no haya sido buscado con el propósito de cometerla o no se hubiese previsto o debido prever su comisión, o se halle bajo la influencia de un síndrome de abstinencia, a causa de su dependencia de tales sustancias, que le impida comprender la ilicitud del hecho o actuar conforme a esa comprensión".

Para que sea posible esta apreciación será necesario que la intoxicación se haya producido de manera fortuita y no es posible en casos de consumo voluntario. Es importante indicar que, para la posible apreciación de este atenuante, será necesario que se pruebe por el acusado que no se produjo la ingesta de manera voluntaria, sino que la capacidad del sujeto ya se encontraba anulada en el momento del consumo. Por lo tanto, pese a que puede encuadrarse este atenuante dentro del delito del art. 379.2 en la práctica es muy complicado que un tribunal la acepte.

La comisión de un hecho delictivo en el que las drogas o el alcohol adquiere un cierto protagonismo puede tener distintos efectos: como eximente completa, incompleta o como atenuante ordinaria. El simple alcoholismo, la dependencia a drogas o sustancias análogas, o, incluso, la alcoholización o drogadicción del autor, no opera automáticamente como eximente o atenuante. No se eximirá de la pena cuando la situación de incapacidad hubiese sido provocada por el sujeto con el propósito de cometer el delito o cuando aquél hubiera previsto o debido prever su comisión.

Respecto al concurso con otros delitos, cuando la persona que conduzca bajos los efectos del alcohol, ocasionara, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo constitutivo de delito, cualquiera que sea su gravedad, los Jueces o Tribunales apreciarán tan sólo la infracción más gravemente penada, aplicando la pena en su mitad superior y condenando, en todo caso, al resarcimiento de la responsabilidad civil que se hubiera originado.

Está previsto igualmente que el Juez o Tribunal, razonándolo en sentencia, pueda rebajar en un grado la pena de prisión en atención a la menor entidad del riesgo causado y a las demás circunstancias del hecho.

Si el legislador estima conveniente la reducción de pena en determinadas circunstancias, debiera contemplarse una reducción del importe de la sanción administrativa cuando el infractor, siendo drogodependiente en el momento de comisión de los hechos, acredite suficientemente que ha finalizado con éxito un tratamiento de deshabituación, siempre que la cantidad de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas no fuese de notoria importancia o de extrema gravedad, ya que pensar que la única medida positiva para revertir esta situación son los cursos de reeducación y sensibilización vial no deja muy bien parado al legislador.

Se debía poner más énfasis en la incautación de los vehículos cuando son instrumentos de delito. En el caso de los vehículos de alquiler se debía ampliar la fianza para que el juzgado, en caso de delito, dispusiese ese dinero con destino a los centros de desintoxicación. Si el vehículo lo hubiese prestado un amigo debiera poder multarse al titular con el fin de que la gente tuviese más cuidado cuando decida dejarlo en manos de otro.

¹⁵⁰³ Por seguridad jurídica debía haber añadido "o medicamentos o sustancias que afecten a la conducción". Como ya señalamos al comentar el artículo 12, debía indicar que la presencia de drogas se limita a que se detecten en saliva o en sangre ya que en el cabello o en las uñas pueden seguir estando mucho tiempo después.

De hecho se ha detectado presencia de drogas en el cabello de momias de hace 500 años en los Andes argentinos (revista "Procedimos" de la Academia Nacional de Ciencias de los Estados Unidos-<http://www.pnas.org/content/104/42/16456.abstract?sid=53e53b96-1871-4e9e-9c85-8e268e37d677>), en momias peruanas de hace más de 1000 años e incluso en momias egipcias (http://www.ub.edu.ar/revistas_digitales/Ciencias/Vol11Numero6/Articulo.pdf).

La página italiana <https://www.gemsautomoto.it/nuovo-codice-della-strada-norme-che-cosa-cambia-sanzioni-limiti/>, señala que "algunos medicamentos pueden dar resultados falsos positivos: se trata de benzodiazepinas, opioides, analgésicos, barbitúricos y cannabis terapéutico. Además, otros medicamentos (aunque no causan ningún problema al conducir) podrían dar lugar a resultados positivos: se trata de descongestionantes nasales

¹⁵⁰⁴ (Conducir poco después de ser sustituido por otro conductor ante la presencia de drogas o alcohol en su organismo).

¹⁵⁰⁵ (Huir para evitar un control preventivo de alcohol o drogas, o de ambas sustancias).

con pseudoefedrina (que podría simular la presencia de anfetaminas en la sangre), ibuprofeno (que puede producir falsos positivos de marihuana), quetiapina y antihistamínicos que causan somnolencia”.

El Juzgado de lo Contencioso Administrativo, Sección 1, de Pontevedra, dictó el 03.03.2021 la resolución 43/2021 en la que rechaza el análisis de pelo como prueba para controlar el consumo de drogas en los conductores. El titular del Juzgado consideró, basándose en las declaraciones de tres especialistas, que la prueba del pelo es irrelevante a la hora de controlar el consumo de drogas en los conductores, algo que solo se puede comprobar mediante pruebas de saliva y análisis de sangre, siendo esta última la más fiable. La prueba con cabello, según el fallo, tiene una utilidad diferente, pues “sirve para comprobar si una determinada persona es consumidora habitual de drogas, pero no permite constatar un consumo puntual, en un día aislado y determinado, si el sujeto no es toxicómano”.

¹⁵⁰⁴ “La Vanguardia” informa en su edición de 14.11.2018 que los Mossos d'Esquadra denunciaron el día 9 de ese mes a un conductor que dio positivo penal en alcoholemia, al ser el índice superior a 0.60 mg/l. Fue sustituido por otro conductor, y poco después fue localizado volviendo a conducir su vehículo. En este caso además de una segunda denuncia penal (ya que volvió a superar 0.60 mg/l) se le denunció por infracción al art. 36.6 Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana ya que se produce una desobediencia o resistencia a la autoridad o a sus agentes en el ejercicio de sus funciones. También comenta que, el día 11 del mismo mes se denunció a un conductor por cometer una infracción muy grave de tráfico ante la presencia de cocaína en su organismo. Se permitió que continuara viaje al ser sustituido por un conocido y poco después fue localizado conduciendo de nuevo lo que le supuso, además de una nueva infracción administrativa, también una denuncia por desobediencia, que está considerada una infracción grave en la L.O. 4/2015.

Lo que desconocen esos dos conductores sustitutos (a pesar de ser advertidos al hacerse cargo del vehículo sobre su obligación de no permitir conducir a los conductores afectados por alcohol o drogas a quienes reemplazaban) es en las responsabilidades patrimoniales en que habrían incurrido si esos conductores a los que permiten volver a conducir hubieran causado daños a los bienes o a las personas (Sala de lo Civil del TS de 22/04/1987, de 13/07/1999 o de 29.10.2008).

¹⁵⁰⁵ Cuando un conductor huye de un control, el motivo muchas veces no es porque el vehículo sea robado o no tenga permiso de conducción, o bien porque no lo tenga en vigor, sino porque quiere evitar que los agentes descubran que ha consumido alcohol, drogas o ambas sustancias y porque confía en que cuando lo puedan finalmente detener ya habrán pasado los efectos y ya no le puedan distraer puntos, y el peligro es que al escapar ocasione algún accidente. El “Diario de Arousa” informó el 07.01.2020 que un conductor evitó un control preventivo realizado en esas fechas de Navidad y Año Nuevo, teniendo en cuenta el incremento del consumo de alcohol y otras sustancias en esas fechas, al emprender una peligrosa huida. No sólo se llevó por delante un guardarraíl sino que se salió de la vía y se precipitó desde la parte más alta de la calzada volando doce metros hasta el estacionamiento de un supermercado, derribando una farola y cayendo sobre otro vehículo y lo que podía acabar siendo una tragedia quedó en un simple susto ya que solo hubo daños materiales. En las pruebas realizadas por los agentes, el conductor, un joven de 25 años, dio positivo en alcohol y drogas, aunque la presencia de estupefacientes quedaba pendiente de confirmación en un laboratorio oficial. Tuvieron que acudir también los bomberos ya que el vehículo dejó tras de sí una estela de aceite de 20 m. La Guardia Civil de Tráfico instruyó diligencias contra el conductor por un delito contra la seguridad vial y otro de desobediencia por no haber hecho caso del alto que le dieron los agentes.

Todos los daños ocasionados serán cubiertos por la compañía de seguros, que va a tener que a tener que “adelantar” las compensaciones, dado que los perjudicados deben verse resarcidos, pero luego podrá “repetir” lo que haya abonado, sobre el conductor, por conducir bajo la influencia de drogas y alcohol, por lo que al final será éste quien se tenga que hacer cargo de la factura.

d) Incumplir la obligación¹⁵⁰⁶ de todos los conductores de vehículos¹⁵⁰⁷, y de los demás usuarios¹⁵⁰⁸ de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de tráfico o hayan

¹⁵⁰⁶ Aunque parezca que este apartado d) se olvida de tipificar como infracción muy grave la negativa a someterse a las pruebas de detección de drogas o alcohol por parte de los conductores de vehículos durante la ejecución en la vía de programas aleatorios preventivos de control de alcoholemia y drogas, ello es debido a su confusa redacción.

Especialmente teniendo en cuenta que el párrafo 1º del art.14.2 TRLTSV señala: “El conductor de un vehículo está obligado a someterse a las pruebas para la detección de alcohol o de la presencia de drogas en el organismo, que se practicarán por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas. ...”. Vemos, pues, que no exime a ningún conductor de las pruebas de detección en función del tipo de control.

Esto mismo se reitera al inicio del art. 21 RGCir: “Todos los conductores de vehículos y de bicicletas (lo de bicicletas sobra porque son también vehículos) quedan obligados a someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de las posibles intoxicaciones por alcohol”. Este último artículo dispone en su apartado d): “Están obligados a someterse a las pruebas de detección de alcohol (no incluye a las drogas, porque figuran en el art. 28) los que, con ocasión de conducir un vehículo, sean requeridos al efecto por la autoridad o sus agentes dentro de los programas de controles preventivos de alcoholemia ordenados por dicha autoridad”.

Es fácil ver que los conductores de vehículos tienen que someterse siempre, independientemente de los síntomas, a esas pruebas, tanto sean aleatorias como si no lo son y que por lo tanto van a ser denunciados si no lo hacen. Pero cuando se acude al art. 77.d) que tipifica la infracción como muy grave no someterse a los controles de alcohol y de presencia de drogas, vemos que esa infracción no se aplica en el caso de los controles aleatorios. Surge una duda al encontrarnos dentro del propio TRLTSV una aparente contradicción entre el art. 14.2 y el 77.d, ya que el primero obliga a someterse a las pruebas de detección siempre y el segundo no tipifica como muy grave esta infracción cuando el conductor no se halle implicado en un accidente o cometa una infracción. En este caso debemos acudir a las Directrices de Técnica Normativa de 2005 de la Subsecretaría del Ministerio de Presidencia que nos indican que va a prevalecer el contenido del Título II dedicado a las Normas de Comportamiento en la Circulación sobre el Título V dedicado al Régimen Sancionador.

Estos dos artículos, 14 del TRLTSV y 21 RGCir, se completan con el art. 28.2) RGCir, que se ocupa de las drogas, y que establece: “Las infracciones a este precepto relativas a la conducción bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, así como la infracción de la obligación de someterse a las pruebas para su detección, tendrán la consideración de infracciones muy graves, conforme se prevé en el artículo 65.5.a) y b) del texto articulado, que ahora es el 77.d) del TRLTSV). Habría una doble infracción: a) por la presencia de drogas en el organismo y otra por negarse a someterse a las pruebas de detección.

Este art. 28 RGCir, si deja claro que no someterse a este tipo de pruebas, cuando se trate de drogas, es una infracción muy grave, y ese es el criterio que, como ya vimos, también figura en la Guía codificada de infracciones de tráfico de la DGT.

Si examinamos el Anexo II TRLTSV que se ocupa de las Infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos, vemos que establece: “El titular de un permiso o licencia de conducción que sea sancionado en firme en vía administrativa por la comisión de alguna de las infracciones que a continuación se relacionan, perderá el número de puntos que, para cada una de ellas, se señalan a continuación” y seguidamente en su apartado 3 indica a un conductor se le restan 6 puntos si no se somete a las pruebas de detección de alcohol o drogas.

Esa detracción sólo puede producirse cuando se conduce un vehículo de motor, porque el Artículo 65 TRLTSV, que se ocupa la recuperación de los puntos, indica: “3. La pérdida de puntos únicamente se producirá cuando el hecho del que se deriva la detracción de puntos se produzca con ocasión de la conducción de un vehículo para el que se exija permiso o licencia de conducción”.

Por su parte, el art. 64 TRLTSV dispone: “5. Cuando un conductor sea sancionado en firme en vía administrativa por la comisión de alguna de las infracciones graves o muy graves que se relacionan en los anexos II y IV, los puntos que corresponda descontar del crédito que posea en su permiso o licencia de conducción ...”. Así pues, nos muestra que, además, para restar puntos, hay que cometer una infracción grave o muy grave.

¹⁵⁰⁷ Es interesante señalar que este apartado habla de “vehículos” por lo que afecta también a los conductores de ciclos, de patinetes eléctricos, de tranvías, etc.

La Sentencia 105/2021, de 2 de marzo, de la Audiencia Provincial de Madrid, consideró que la invitación para realizar las pruebas de detección alcohólica debe darse a conocer por medio de requerimiento formal, personal y directo, debiendo tener el acusado el conocimiento cabal de la orden, mostrando su firme voluntad de incumplirla. Absolvió al acusado porque éste no recibió información de los derechos que le asistían para la práctica de dichas pruebas ni de las consecuencias de una posible negativa.

¹⁵⁰⁸ Aquí están incluidos los peatones y los pasajeros. Si no cometiesen ninguna infracción o se viesen implicados en un accidente y se negasen a someterse a un control preventivo de alcohol o drogas no pueden ser sancionados

cometido una infracción, de someterse a las pruebas¹⁵⁰⁹ que se establezcan¹⁵¹⁰ para la detección de alcohol o de la presencia de drogas¹⁵¹¹ en el organismo.

como autores de una infracción muy grave. Si se niegan a someterse a las pruebas de detección de alcohol o drogas en el organismo, cuando hayan cometido una infracción o se hayan visto implicados en un accidente de tráfico, se les sanciona con 1.000 euros de multa (art. 80.2.a TRLTSV), pero la presencia de drogas o alcohol en el organismo no es motivo de sanción, porque los art. 20 y 27 RGCir no fijan para ellos ningún nivel reglamentario máximo de alcohol o drogas. Por eso a un peatón siempre le convendrá someterse a estas pruebas ya que el único perjuicio que le supondrá será la multa por la infracción cometida, por la que será denunciado tanto si da positivo como negativo.

La justificación de estas pruebas de detección de drogas o alcoholemia a los peatones, en estos casos, es que su resultado puede ser decisivo cuando se establezcan responsabilidades por un accidente en el que el peatón se vea implicado o en el caso de que su conducta haya provocado una infracción involuntaria de otro usuario de la vía. Debemos tener en cuenta que no es delito deambular por las zonas peatonales bajo los efectos de drogas o alcohol y se sanciona administrativamente por la Ley de Protección de la Seguridad Ciudadana 4/2015, de acuerdo a los art.36.16 y art.37.17 respectivamente, sólo si bajo sus efectos se causan molestias, alteraciones o causa un riesgo en lugares públicos.

Si sería denunciable deambular ebrio por la calzada porque está reservada para los vehículos y de forma muy limitada para el ganado.

En el caso de los de los conductores de ganado, incluidos los jinetes, el art. 77.c) TRLTSV considera una infracción muy grave conducir con presencia de drogas en el organismo y el art. 28.b) RGCir obliga a someterse a la prueba de detección de drogas en el marco de un programa preventivo.

¹⁵⁰⁹ Supone además la pérdida de 6 puntos del permiso de conducción (Apartado 3 del Anexo II TRLTSV).

¹⁵¹⁰ Da la impresión de que no están establecidas todavía. Debiera decir: "las pruebas establecidas reglamentariamente".

¹⁵¹¹ Vemos que no es necesaria una cantidad mínima de drogas, basta la mera presencia de las mismas en el organismo.

Para ser infracción muy grave se necesita haber cometido previamente una infracción o estar implicado en algún accidente de tráfico. Si no se diesen alguna de esas circunstancias sería infracción leve.

Debiera castigarse más el policonsumo de varias drogas o cuando éstas van acompañadas de la ingesta de alcohol por encima de los límites establecidos, garantizando de ese modo el principio de proporcionalidad. En Francia en el "Code de la Route" en su art. 235.1) se penaliza más al infractor que mezcla drogas con alcohol ya que los estudios académicos muestran que esa combinación aumenta el riesgo para el conductor y para los demás usuarios de la vía.

La Sección 4 de la Ley de Tráfico Británica permite que un agente pueda detener a una persona sin orden judicial si tiene motivos razonables para sospechar que esa persona está cometiendo o ha estado cometiendo un delito relacionado con la conducción bajo la influencia de alcohol o drogas.

Con el fin de detener a una persona en virtud de la facultad conferida por el apartado anterior, un agente podrá entrar (si es necesario por la fuerza) en cualquier lugar en el que dicha persona se encuentre o sospeche razonablemente que se encuentra.

En Irlanda la Road Traffic Bill 2015 creó un nuevo delito de conducción de vehículos a motor, con la presencia de ciertas drogas ilícitas (cannabis, cocaína y heroína) en la sangre por encima de una concentración especificada, por ejemplo, cocaína: 10 ng/ml.

Canadá también especifica cantidades en sangre de alcohol y drogas y de la combinación de ambas. Los niveles prohibidos de alcohol y cannabis, cuando se encuentran combinados, son de 50 mg o más de alcohol por 100 ml de sangre y 2,5 ng o más de THC (cannabis) por ml de sangre.

Para poder aplicarse lo dispuesto en el art. 383 CP sobre la obligación de someterse a la detección de alcohol y drogas tóxicas (refiriéndose este artículo al contenido de los art. 379 a 382bis CP), tendrían que concurrir algún otro delito contra la seguridad vial:

- a) Importante exceso de velocidad (art 379 CP),
- b) Conducción temeraria poniendo en concreto peligro la vida o la integridad de los demás (art. 380 CP),
- c) Conducir con manifiesto desprecio de la vida de los demás (art. 381 CP),
- d) Idem, pero sin poner en concreto peligro la vida o integridad de las personas (art. 381 CP),
- e) Cuando se produzca un resultado lesivo constitutivo de delito por los art. 379, 380 y 381 CP (art. 382),
- f) Abandonar el lugar del accidente habiendo causado muertos o heridos (art. 382 bis)

En una conducción bajo la influencia del alcohol y la negativa a someterse a la prueba de alcoholemia, la STS 2315/2017 de 08 de junio, estima que se produce un concurso real de delitos (se castigan ambas conductas por separado), coincidiendo con la Fiscalía General del Estado en su circular 10/2011, de 17 de noviembre que considera en su apartado XV.I que se produce un concurso real de delitos entre los art. 379 y 383.

¹⁵¹² (Obstaculizar la realización de la prueba de alcoholemia).

e) Conducción temeraria¹⁵¹³.

De esta forma se castigan los dos delitos por separado, al estimar que no hay vulneración del principio “non bis in idem” ya que se pueden cometer los delitos por separado, ya que se puede conducir ebrio y someterse a las pruebas al ser requerido y se puede conducir sin haber bebido, pero negarse a someterse a las pruebas de detección del alcohol). Los bienes jurídicos, además, son claramente distintos, puesto que en la alcoholemia es evidente el riesgo, concreto o abstracto, para otros usuarios de la vía, mientras que en la negativa a someterse a las pruebas de detección se combate el principio de autoridad de los agentes autorizados para practicar dichas pruebas.

El Fiscal de Seguridad Vial D. Pablo Lanzarote Martínez señaló en el revista núm. 235 de Tráfico y Seguridad Vial: “La reforma del delito de conducción bajo la influencia de sustancias estupefacientes tipificado en el artículo 379.2º del Código Penal se presenta como una necesidad urgente e inaplazable. Urgente porque nos encontramos ante una conducta generadora de un extraordinario riesgo para la seguridad vial que es cada vez más frecuente, como demuestran con absoluta claridad las estadísticas oficiales. E inaplazable, porque llevamos ya casi setenta años con una regulación penal y administrativa absolutamente ineficaz para hacer frente a esta realidad. La dificultad de elaborar un acta única de signos externos derivados del consumo de drogas y los escasos avances obtenidos en el ámbito toxicológico imponen la necesidad de buscar alternativas a la actual regulación si se quiere perseguir penalmente de manera eficaz una conducta generadora de intensos riesgos para la seguridad vial como es la conducción de vehículos tras la ingesta de sustancias estupefacientes”

¹⁵¹² *El Tribunal Supremo, Sala de lo Penal, en Sentencia 620/2023, establece que a omisión al sometimiento de las pruebas se da tanto cuando el sujeto activo omite desde el inicio la actividad impuesta, como cuando el sujeto obstaculiza tal actividad en forma tal que hace ilusorio su cumplimiento u observancia, y quedan integradas en la figura delictiva tanto las conductas que no suponiendo una negación absoluta a la práctica de las pruebas de impregnación alcohólica legalmente exigidas, suponen, no obstante, la realización consciente de una actividad que se sabe terminará por hacer ineficaz e ilusoria la ineludible prueba, como el disimulo o artificio de abordar el acatamiento de una orden, sabiendo que se hace de manera absolutamente discrepante con el comportamiento exigido, de modo que desaparece la conceptualización de este delito como de desobediencia, para encuadrarse más propiamente en un delito autónomo tras la reforma operada por la LO 15/2007.*

¹⁵¹³ *La conducción temeraria supone infringir aquellas normas que se consideran básicas o elementales con el plus de que la conducción podría poner en peligro la vida de los demás. Para que se considere administrativa, el peligro para las demás personas, tiene que ser abstracto, no concreto ya que en ese último caso sería el delito contemplado en el art. 380 CP.*

Quedarse dormido al volante, tener microsueños o conducir excesivamente cansado, debiera encuadrarse en este apartado ya que superaría el riesgo que supone una conducción negligente

También sería conducción temeraria cruzar un paso a nivel sin comprobar si se aproxima un tren o circular sin hacer una mínima comprobación del manejo o estado del vehículo, incluso en las bicicletas o en los VMP.

La sanción administrativa es una infracción muy grave, castigada con multa de 500 euros y supone retirada de 6 puntos del permiso (Apartado 4 del Anexo II TRLTSV). Ejemplos de conducción temeraria administrativa serían conducir a gran velocidad por una gran ciudad saltando los semáforos en rojo sin poner en peligro a nadie, zigzaguear a gran velocidad entre los automóviles, conducir por el centro de un pueblo a velocidad excesiva haciendo trompos o derrapajes o circular con una moto o ciclomotor apoyando una sola rueda en la calzada.

Si esos trompos o derrapajes se hiciesen en una calle con poco o ningún tráfico sería conducción negligente. Se ha llegado a denunciar a ciclistas por ir comiendo un bocadillo con una mano. El agente entendió que el ciclista no prestaba la suficiente atención a la circulación y ello suponía temeridad.

Generalmente se considera que la conducción temeraria se subsume en la alcoholemia o presencia de drogas. Sin embargo, si existen elementos para considerar que la conducción temeraria se realiza de modo consciente, a pesar del estado del conductor (por ejemplo, cuando esquivan o huyen de un control) se denuncia por las dos ya que no les afectaría el “bis in idem” que exige identidad de sujeto, hecho y fundamento.

La Audiencia Provincial de Álava, en Sentencia 273/2019, de 15 de noviembre, establece que una conducción agresiva e incívica se convierte en temeraria si es conscientemente arriesgada.

La Voz de Galicia en su edición del 18.04.2014 recoge imágenes de la infracción captada por un helicóptero de la DGT, de un conductor que va leyendo un libro abierto en una mano mientras con la otra sujeta el volante.

Por su parte la página británica “skynews.com” se hace eco el 04.08.2017 de la condena de un conductor por permitir que un amigo suyo en silla de ruedas se agarre a la parte trasera de su vehículo y de esa forma poder transportarlo arrastrándolo. La corte de Harrogate consideró los hechos conducción temeraria y le retiró el permiso de conducción al conductor durante 20 meses, lo condenó a 200 horas de servicios a la comunidad, lo multó con 85 libras y tuvo que pagar otras 85 al fondo nacional de víctimas, que fue implementado en 2007.

Al igual que sucede con la conducción negligente, en caso de infracción el agente debe detallar los hechos que la constituyen para que el órgano sancionador tenga una base en la que justificar la sanción ya que la falta de motivación puede ocasionar su sobreseimiento al ser conceptos jurídicos indeterminados.

La redacción típica del art. 380, párrafo. 1º CP exige como resultado la creación de un peligro concreto para la vida o la integridad de las personas, por lo que queda configurado como un delito de peligro concreto.

El art. 380.2 CP establece que se reputará manifiestamente temeraria la conducción en la que concurrieren los tipos establecidos para velocidad y alcohol o sustancias prohibidas en el art. 379 CP.

También sería conducción temeraria tratar de atravesar una vía de ferrocarril o un puente móvil con las barreras bajas o cuando están bajando.

La Consulta 1/2006, de la Fiscalía General del Estado, sobre calificación jurídico penal de la conducción de vehículos de motor a velocidad extremadamente elevada, recogiendo la doctrina jurisprudencial al respecto, afirma: "Sobre el concepto jurídico indeterminado **"temeridad manifiesta"** existe una consolidada doctrina jurisprudencial según la cual conduce temerariamente un vehículo de motor quien incurre en la más grave infracción de las normas de cuidado formalizadas en la Ley de Tráfico (STS 561/2002) o, lo que es lo mismo, quien lo hace con notoria desatención a las normas reguladoras del tráfico, de forma valorable con claridad por un ciudadano medio, y también que tal conducta suponga un peligro concreto para la vida o la integridad de las personas; por lo tanto, la simple conducción temeraria, creadora por sí misma de un peligro abstracto no sería suficiente, debiendo quedar acreditada la existencia de un peligro concreto, que, por lo demás, ha de derivarse de los hechos declarados probados por el Tribunal de instancia (STS 2251/2001).

Sin embargo, este comportamiento típico se considera un precepto meramente interpretativo, que no impide la apreciación de la temeridad, aun cuando no concurren tales presupuestos normativos. Así lo declara la jurisprudencia.

En este sentido, la STS 744/2018, de 7 de febrero, nos dice que el delito de conducción temeraria del artículo 380 CP no exige la superación de una determinada tasa de alcohol en sangre, sin perjuicio de que el legislador considera como temeraria la que se realiza con un nivel que supere el límite de los 0,60 miligramos por litro de aire espirado (380.2 CP en relación con el 379.2 inciso segundo); y se rebase en 60 o 80 Km/hora, según se trate de vía urbana o interurbana la velocidad reglamentariamente permitida (artículo 380.2 en relación con el 379.1).

La Circular 10/2011 de la Fiscalía General del Estado sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de seguridad vial, la conducción temeraria se puede apreciar en más supuestos de hecho (conducción en zigzag, en dirección prohibida, rebasamiento de semáforos en rojo, entre otros).

En este sentido la STS 1039/2001, de 29 de mayo precisa que la simple conducción temeraria, creadora por sí misma de un peligro abstracto no sería suficiente, debiendo quedar acreditada la existencia de un peligro concreto (...) peligro que debe ser efectivo, constatable para la vida o integridad física de personas concretas, distintas del sujeto pasivo.

La aplicación del tipo exige comprobar, por ello, que en el ámbito de eficacia causal del vehículo infractor hubo al menos una persona expuesta al peligro que aquél representaba, aunque no haya podido ser identificada en el proceso (STS 341/1998, de 5 de marzo y Circular 2/1990 de la Fiscalía General del Estado), bastando con que por ejemplo testigos presenciales o los propios agentes de policía intervinientes así lo manifiesten.

El delito de conducción temeraria solo admite la comisión dolosa (art. 12 CP). El dolo del autor debe abarcar los dos elementos del tipo: el modo de conducir y el resultado de peligro (STS 1039/2001, de 29 de mayo y 1461/2000, de 27 septiembre). El dolo, por tanto, no se refiere al posible resultado lesivo, sino a la acción peligrosa en sí. Un claro ejemplo es conducir sujetándose a otro vehículo, por ejemplo, un ciclista a un camión.

La Audiencia Provincial de Las Palmas en Sentencia 73/2021, de 23 de febrero, condeno por conducción temeraria a un conductor que circuló con su vehículo marcha atrás en una autovía, indicando que el reproche penal se debe al desprecio de las reglas de tráfico más elementales y la puesta en peligro a otros vehículos y a sus ocupantes que se incorporaban a la vía obligándolos a frenar o apartarse al arcén para evitar colisionar con el vehículo del acusado.

En el caso de concurrencia de conducción temeraria habiendo ingerido bebidas alcohólicas, la Audiencia Provincial de Vizcaya, en sentencia 90259/2021, estima que, uno de los elementos que integran la conducción temeraria es precisamente la ingesta alcohólica. Al peligro abstracto de la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, se añade el peligro concreto para personas determinadas que supone la conducción temeraria y el riesgo progresa de modo que este último absorbe al otro. Por ello el conductor es condenado solamente por el delito de conducción temeraria, pero la Audiencia aclara que no está acreditado que estuviera influido por la ingesta de bebidas pues solo consta el resultado de una prueba orientativa, insuficiente para enervar la presunción de inocencia; tampoco consta la influencia del alcohol en la conducción, como no sea por la declaración de los agentes, que no aportaron ninguna prueba de las afirmaciones que hicieron sobre la conducción de su patrocinado como no fuera su simple testimonio.

¹⁵¹⁴ (Circulación temeraria).

f) Circulación en sentido contrario al establecido¹⁵¹⁵.

La AP La Rioja (sentencia 103/2024, 27 de febrero), estimó en parte el recurso de apelación de una peatona que había cruzado por un lugar no autorizado y a la que se habían atribuido culpas concurrentes en un atropello por parte de un motorista que iba conduciendo de forma temeraria y, revocó la sentencia del Juzgado, considerando que la causa del atropello era atribuible en exclusiva a la conducta del motorista, rechazando la impugnación de éste y de su aseguradora, que sostenían que la culpa debería repartirse por mitad.

La sentencia reconoce que la peatona cruzaba por una zona no adecuada, pero entiende que tal imprudencia no es la causa eficiente del accidente por cuanto no irrumpió en la calzada de forma imprevista, sino que, cuando el conductor de la motocicleta se apercibió de su presencia, ya se encontraba en medio.

Argumenta, de acuerdo con lo relatado por los testigos, que no se produjo una irrupción brusca frente a la cual nada o poco podía hacer el conductor de la motocicleta, sino que éste habría podido percatarse de la presencia de la viandante y frenar y detener el vehículo, evitando el accidente, si no hubiera circulado a una velocidad excesiva y no hubiera estado realizando maniobras peligrosas, como un “caballito” con la motocicleta. A ello añade el Tribunal que tampoco cabe calificar como imprudente la conducta de la peatona de retroceder sobre sus pasos, pues no podía quedarse en medio de la calzada.

Consecuentemente, ante una conducta tan grave del motorista, que circulaba con exceso de velocidad mientras realizaba una maniobra peligrosa con su moto en una vía urbana, la sentencia afirma que la imprudencia de la peatona no contribuyó de forma eficiente al resultado lesivo y, en su caso, su contribución sería de escasa entidad o desproporcionada a la del conductor de la motocicleta.

En definitiva, concluye la Audiencia que el siniestro se debió única y exclusivamente al hecho de circular el motorista a una velocidad excesiva y realizar acciones imprudentes con su motocicleta, lo que supone que las indemnizaciones que se fijen a favor de la peatona deban ser del 100% y que haya de desestimarse la demanda interpuesta por el motorista contra ella.

Asimismo, destaca que aunque la peatona tenía un paso de peatones con semáforo a 27 metros y cruzar por donde lo hizo fue imprudente «una cosa es el acto infractor y otra es el grado de contribución en el accidente». Pues «no siempre una imprudencia es la causa principal» de un accidente.

Por su parte el art. 156.4.b) del Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social considera que **no son accidentes laborales**: “Los que sean debidos a dolo o a **imprudencia temeraria** del trabajador accidentado”.

Recordemos que desde el Oficio FSCSV 17.07.2019, apartado 3, se exige la cumplimentación del Acta de Síntomas (normalizada para todos los cuerpos policiales con competencias en materia de tráfico) adjunta en el Anexo I. Dicho oficio también regula la grabación de video (siempre que los agentes dispongan de ese medio) de la intervención policial, así como del comportamiento del investigado durante la misma.

¹⁵¹⁴ No sólo existe la conducción temeraria, puesto que también los peatones pueden circular de forma temeraria. La Sala de lo Social, Sentencia 476/2023, del Tribunal Supremo, consideró que el atropello de un trabajador que cruzó por lugar no habilitado, de noche y sin prenda reflectante se califica como **accidente no laboral**, ya que, la prudencia que resultaba exigible era no cruzar en semejantes circunstancias y al hacerlo, fue total la falta de cuidado del trabajador accidentado que hace que su incapacidad temporal por las lesiones sufridas en el atropello, no pueda ser calificada como contingencia profesional. Sería interesante que estas conductas también estuvieran tipificadas como muy graves.

¹⁵¹⁵ Implica la pérdida de 6 puntos del permiso de conducción (Apartado 4 del Anexo II TRLTSV). La infracción también es contra el art. 15 (sentido de la circulación) de la Ley y el 43 RGCir (se circulará por la derecha). También debería indicar “con las excepciones reglamentarias”. Hay que tener en cuenta que el art. 80 RGCir indica que “**se prohíbe circular hacia atrás, salvo en los casos** en que no sea posible marchar hacia adelante **ni cambiar** de dirección o **sentido de marcha**, y en las maniobras complementarias de otra que la exija, y siempre con el recorrido mínimo indispensable para efectuarla”.

Circular en sentido contrario es lo que los medios califican como un conductor kamikaze o suicida, pero se debía matizar esta infracción. En Alemania cada año son detectados 1.800 conductores que circulan en dirección contraria y muchos lo hacen por descuido o mala señalización. Algunas marcas, como BMW ya llevan, en algunos modelos, instalados sistemas de advertencia de circulación en sentido contrario. En muchas autopistas y autovías españolas, se están instalando, especialmente en sus incorporaciones, señales de dirección obligatoria y de prohibición de entrada y también convendría pintar flechas de dirección en su inicio, para evitar despistes.

En Austria han creado una señal específica para avisar a aquellos conductores que penetran por error en las autopistas por los carriles de salida. Consiste en una señal rectangular de fondo amarillo con la silueta de una mano abierta, en la que está insertada una señal de “entrada prohibida”. Encima del cartel figura la palabra “Stop” y debajo la palabra “Falsch” (equivocado).

g) Participar en competiciones y carreras¹⁵¹⁶ de vehículos no autorizadas.

En España también se reconoce que en muchos casos estos conductores homicidas no son tales ya que se están colocando señales grandes de prohibida la entrada en las salidas de las autopistas y autovías para evitar despistes, sobre todo en el caso de las personas de edad avanzada. Estos carteles debieran complementarse con flechas en el suelo.

En los casos de circulación en sentido contrario por desconocimiento de la configuración de la vía o por desatención de las circunstancias del tráfico estaremos ante una situación subjetiva de culpa sin previsión, siendo un comportamiento penalmente atípico. Pero si una vez realizada la maniobra citada, el conductor se apercibe del riesgo generado y persiste en su marcha, puede ya desde ese momento apreciarse dolo, quedando cumplido el tipo, tal y como se expone en la Circular 10/2011 de la Fiscalía General del Estado. Es decir, conducir en sentido contrario en un tramo prolongado, en función de las circunstancias concurrentes puede dar lugar a la comisión de los delitos previstos en los arts. 380 y 381 del CP.

El artículo 381.1 del CP castiga al que, con manifiesto desprecio por la vida de los demás, realizare la conducta descrita en el artículo anterior (conducción con temeridad manifiesta y poniendo en concreto peligro la vida o integridad de las personas). A continuación, establece una penalidad atenuada para el caso de que no se hubiere puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas. Este tipo penal fue creado, siguiendo el preámbulo de la L.O. 3/1989, de 21 de junio, para dar respuesta a la alarma social originada por los conductores homicidas (los que circulaban en dirección contraria en una autopista o autovía).

La diferencia fundamental con el delito del artículo 380 CP es que el “manifiesto desprecio” supone una objetivación del dolo basada en el alto nivel de riesgo que genera la conducta, de modo que no se puede alegar que no se esperaba o se confiaba de forma racional en que no se produjera el resultado lesivo. El dolo abarca no sólo la infracción de la norma de cuidado sino también el eventual resultado. Por tanto, si una persona crea, con su forma temeraria de conducir, un concreto peligro para la vida o la integridad de las personas y lo crea con consciente desprecio por estos bienes jurídicos, debe entenderse que se representa y admite la posibilidad de su lesión, puesto que los pone en peligro precisamente porque los desprecia manifiestamente lo que obliga a atribuirle, al menos, la comisión por dolo eventual del resultado lesivo (STS 561/2002, de 1 de abril).

La STS 1196/2024 de 12.03.2025, en un procedimiento seguido ante el Tribunal del Jurado, por homicidio doloso del art. 138 del CP, en relación concursal del art. 382 del CP, con un delito contra la seguridad vial previsto en el art. 381 del CP. En el Fundamento de Derecho Segundo, apartado 2.2, se analiza la concurrencia del dolo eventual, destacando que: “En este caso la conductora que circulaba con una velocidad muy elevada (130 Km/hora) invadió de forma pertinaz y repetida el carril contrario de circulación por el que venían vehículos que tuvieron que realizar maniobras evasivas para no colisionar con su vehículo y pesar de ello continuó con su acción siendo indiferente al resultado de muerte que con alta probabilidad podía causar al saber que en cualquier momento podría producirse la colisión y lo hizo a pesar de que en algunos momentos no tenía siquiera en su campo de visión a los vehículos que venían en sentido contrario, como ocurrió en los hechos aquí enjuiciados que invadió el carril contrario pese a que había una curva a la derecha que le impedía la visión de los obstáculos que podría encontrar en su camino”.

Se ratifica la condena a 12 años y medio de prisión y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo de 8 años.

La Audiencia Provincial Barcelona, en Sentencia 257/2023, de 13 de abril, consideró que realizar un adelantamiento temerario no equivale a despreciar conscientemente la vida de otras personas. En el caso, la Audiencia llega a la conclusión de que la conducta del acusado si bien fue temeraria, no puede afirmarse que fuera consciente de estar poniendo en peligro la vida de otras personas y aceptara esa situación. El manifiesto desprecio por la vida de los demás ha de ser abarcado por el dolo del autor.

*La Audiencia Provincial de Madrid, en Sentencia 488/2021 condenó por un delito de conducción temeraria, en concurso de normas con un delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y con un delito de homicidio. **El conductor condujo en sentido contrario** casi dos kilómetros por una vía con tráfico muy intenso, con manifiesto desprecio a la vida de los demás.*

*La Audiencia Provincial de Asturias, en Sentencia 53/2021, consideró que con independencia de cuál fuera la voluntad del conductor al acceder a la autovía, en algún momento tuvo que darse cuenta de que **circulaba en sentido contrario**, y se aprecia concurrente el dolo eventual al ser consciente de que actuaba con evidente desprecio por la vida de los demás, desplazando este dolo a la modalidad de conducción temeraria.*

La DGT no considera conducción temeraria usar manualmente el móvil o llevarlo en la mano mientras se conduce, ya que tiene su propia tipificación.

¹⁵¹⁶ *Supone la pérdida de 6 puntos del permiso de conducción (Apartado 4 del Anexo II TRLTSV). Muchas veces los jóvenes no compiten ni hacen carreras, sino que muestran sus habilidades al volante o sobre una moto, por ello no estaría mal que se añadiese la palabra “exhibiciones”.*

La Instrucción de la DGT 15/TV-86, de 23 de octubre, referida a "Circulación de vehículos de competición", establece que se entiende por vehículo de competición "aquel vehículo matriculado que, debido a sus especiales características, está destinado a su uso en pruebas deportivas de motor en vías cerradas al tráfico en general". Esta infracción administrativa muchas veces se corresponde con la que figura en el art. 379.1 CP, y que tipifica los supuestos en los que se rebase en 60 km/h la establecida en vías urbanas y en 80 km/h la autorizada en vía interurbanas.

El art.9 bis del Codice della Strada italiano (que también funciona como código penal del automóvil), sanciona a cualquier persona que organice, promueva, dirija o, en cualquier caso, facilite una competición deportiva de velocidad con vehículos de motor, o participe sin la correspondiente autorización, agravando el castigo en caso de muerte o lesión como resultado de la competición o en caso de que la competencia se organice con fines de lucro o con el propósito de ejercer o permitir apuestas ilegales, o si participan en la competición menores de dieciocho años de edad.

Vemos que en España el TRLTSV solo sanciona administrativamente a los participantes y no a los organizadores.

h) Conducir¹⁵¹⁷ vehículos que tengan instalados¹⁵¹⁸ inhibidores de radares o cinemómetros¹⁵¹⁹ o cualesquiera¹⁵²⁰ otros mecanismos¹⁵²¹ encaminados a interferir en el correcto funcionamiento¹⁵²² de los sistemas de vigilancia del tráfico¹⁵²³.

¹⁵¹⁷ La ley sanciona al conductor, no al titular ya que señala “conducir” y además existen inhibidores portátiles por lo que sería dudoso, en este último caso, denunciar al conductor ya que no están propiamente “instalados” sino “conectados”. Una mejor redacción sería que dijese “vehículos que vayan provistos de ...”.

La redacción de este apartado es similar al p) ya que se limita a sustituir “conducir” por “instalar” pero las consecuencias son muy distintas.

Supone la pérdida de 6 puntos del permiso de conducción (Apartado 5 del Anexo II TRLTSV).

¹⁵¹⁸ El artículo 13.6 del TRLTSV prohíbe no sólo que vayan instalados, sino que también prohíbe llevarlos simplemente.

¹⁵¹⁹ Básicamente, hay tres tipos de aparatos en torno a los radares: los avisadores, que son legales; los inhibidores, que están expresamente prohibidos; y un sistema intermedio, que son los detectores de radar que con la reforma de la Ley pasan a ser ilegales ya que estarían pensados para eludir la vigilancia de los Agentes de Tráfico (art. 84 j). En este caso se puede proceder a la inmovilización del vehículo.

El conductor debe insistir al agente para que, a fin de evitar confusiones, ponga el modelo de detector denunciado para poder demostrar que es un detector de radar y no un inhibidor ya que la sanción es muy distinta. Hay muchos navegadores que incorporan detectores de radar y esa función hay que desactivarla para evitar ser sancionado. En la Sentencia 12/2015 de 30.01.2015 dictada por el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo núm. 2 de Pamplona/Iruña se estimó el recurso presentado contra una sanción por uso de un inhibidor de tráfico ya que no se pudo demostrar que el aparato denunciado por los agentes de tráfico tuviese esa función. La Sentencia recuerda que la Administración no puede trasladar la carga de la prueba a la recurrente, ya que es ella la que tiene la obligación de probar sin ningún asomo de duda el hecho típico, la conducción llevando instalado un dispositivo encaminado “...a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico”.

¹⁵²⁰ Lo correcto gramaticalmente sería escribir: “u otros mecanismos cualesquiera” ya que en estos casos “cualesquiera” va detrás del sustantivo.

¹⁵²¹ Si se quería sancionar con el mismo importe el utilizar productos sobre el vehículo, por ejemplo, pegatinas o sprays en la placa de matrícula, debió redactarse “sistemas o elementos” y no sólo mecanismos ya que este término según el DLE es el “Conjunto de las partes de una máquina en su disposición adecuada”.

La publicación digital “Car and driver” publicó el 02.06.2021 que un conductor burgalés decidió crear un sistema que se accionaba mediante un mando a distancia similar al que utilizan las llaves, con el objetivo de ocultar la placa de matrícula en determinadas circunstancias y evitar así una posible multa, dado que la identificación de ésta resulta básica para imponer cualquier tipo de sanción por medios telemáticos, los más habituales hoy día. En este caso si estariamos hablando de mecanismo.

Se han detectado pegatinas que se superponen a los números de la matrícula de forma casi invisible y que funcionan como un espejo para que los sistemas de captación de imágenes asociados al radar no puedan leerlos correctamente y también otros “trucos” como poner un imán en forma de hoja de árbol tapando parcialmente uno de los números de la matrícula.

La DGT en su cuenta de “X” afirma que cuando se manipula la placa de matrícula se aplica el art. 77.h) TRLTSV que implica de acuerdo con el art. 80.2.c) una sanción de 6.000 € y la pérdida de 6 puntos (Anexo II, punto 5) . En el caso de ausencia de matrícula la DGT señala que la infracción son 200 € y que es falta grave de acuerdo al art 76.o) TRLTSV.

¹⁵²² No se trata sólo del correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia, sino que éstos deben estar también correctamente instalados. Muchas veces los cinemómetros se adosan, en el costado de la vía, con una pinza metálica que abraza la barrera de protección. Una manera de colocarlos que podría ser ilegal, ya que, según recoge el BOE 43 del 17 de febrero de 2018, para poder ponerla en práctica es necesario haber cumplido la Norma UNE EN 1317, realizando ensayos de comportamiento e impacto. Si se demuestra que no se habría realizado ensayo alguno, esta forma de instalación de los radares podría ser ilegal.

Así, la Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas afirma que los radares deberían colocarse a una distancia de 1,6 metros tras la barrera, para evitar que salgan despedidos, en caso de impacto.

¹⁵²³ La Instrucción S-06/83, de 27 de enero de 2006, en la parte que afecta, dice:

a) En primer lugar, la conducta se describe por la acción de “conducir”. Es decir, solo el conductor de un vehículo, nunca el titular, puede ser responsable de este tipo de infracción. Se requiere, por tanto, para que el hecho pueda ser denunciado, la circulación del vehículo. De este modo, el agente de la autoridad que detecte en esa circulación del vehículo la presencia de este tipo de mecanismos formulará denuncia contra su conductor.

Por esta razón, en el supuesto de que por cualquier medio técnico se tuviese constancia de que un vehículo circulaba con este tipo de mecanismos en un momento y lugar determinados, y siempre que los agentes de la

- i) **Aumentar en más del 50 por ciento los tiempos de conducción o minorar en más del 50 por ciento los tiempos de descanso** establecidos en la legislación sobre transporte terrestre¹⁵²⁴.

autoridad no hubiesen identificado al conductor, el órgano instructor, como en otros casos análogos, se dirigirá al titular del vehículo requiriéndolo para su identificación de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 82.d) de la Ley de Seguridad Vial. Una vez identificado el conductor, se dirigirá el procedimiento contra él notificándole la denuncia por infracción del art. 77.h) del TRLTSV.

b) En segundo lugar, es preciso señalar que la infracción se produce no solo por el hecho de que utilice este tipo de mecanismos, sino también por la conducción de un vehículo que los lleva instalados. El término instalación implica la mera colocación en el vehículo de cualquiera de estos mecanismos, independientemente de su forma de montaje, fija o portátil, de tal forma que resulten útiles para el fin consistente en detectar o localizar los referidos sistemas de vigilancia y eludirlos.

c) Finalmente, es necesario precisar que "mecanismos o sistemas" entran dentro de lo sancionable. A este respecto, el dispositivo debe entenderse prohibido cuando su utilización permita la detección real de los sistemas de vigilancia, ya sea por medio de la captación de sus emisiones o interfiriendo su funcionamiento. Esta situación supone que el mecanismo, para entrar dentro de lo denunciado, debe permitir el diálogo técnico entre el vehículo y el sistema de vigilancia (radar o cinemómetro). Y ello tanto si, a resultas de dicho diálogo, el dispositivo se limita a alertar al conductor para que modifique su conducta como a interferir el radar, cinemómetro o el sistema de captación de imágenes neutralizándolo o inhabilitándolo de modo que el vehículo pueda circular por el punto kilométrico donde se encuentre sin ser captado por el mismo.

Esta interpretación supone, a sensu contrario, que no procede la formulación de denuncia en el caso de que el dispositivo consista en una base de datos de información pública sobre posibles puntos kilométricos donde se encuentren los referidos sistemas de vigilancia, aun cuando se combine con un sistema de navegación que advierta al conductor de la cercanía de algunos de estos puntos previamente introducidos en la citada base de datos. En este caso, no se produce el diálogo técnico antes descrito entre el vehículo y el sistema de vigilancia que permita la detección de este último, sino que el diálogo se produce entre el vehículo y los satélites de localización, limitándose a informar al conductor de la proximidad de un punto previamente introducido en la base de datos.

¹⁵²⁴ Supone una remisión a la regulación contenida en el art. 140.20 de la Ley 6/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) y en el art. 197.20 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba Reglamento de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres (ROTT).

Véase también:

Reglamento (UE) núm. 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) núm. 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el **Reglamento (CE) núm. 561/2006** del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DOUE núm. L 60 de 28 de febrero).

Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo, por el que se establecen las excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera (BOE núm. 126, de 26 de mayo).

Real Decreto 1082/2014, de 19 de diciembre, por el que se establecen especialidades para la aplicación de las normas sobre tiempos de conducción y descanso en el transporte por carretera desarrollado en islas cuya superficie no supere los 2.300 km². (BOE núm. 10, de 12 de enero).

Instrucción Circular 1/2019 del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana sobre "Tacógrafo y tiempos de conducción y descanso",

j) ¹⁵²⁵Incumplir el titular o el arrendatario¹⁵²⁶ del vehículo con el que se haya cometido la infracción la obligación de identificar¹⁵²⁷ verazmente¹⁵²⁸ al conductor¹⁵²⁹ responsable

¹⁵²⁵ **La Sentencia del Tribunal Constitucional 63/2007**, de 27 de marzo, tras manifestar que el mero dato de la titularidad del vehículo no es suficiente para concluir que el propietario fuera también el conductor en el momento de cometerse la infracción, considera que no se trata de un elemento irrelevante y que el propietario tan solo se descarga de responsabilidad si identifica al infractor de forma convincente. En los supuestos en los que la identificación del conductor por parte del titular del vehículo no es completa o verosímil y sí, imprecisa y esquiva, es admisible, según el Tribunal Constitucional, que la Administración utilice este hecho como indicio y que lo valore, en conjunto con otras circunstancias, para inferir la responsabilidad del propietario por la infracción cometida. Con la argumentación anterior, se pretende evitar por las autoridades administrativas que la mera comunicación de no ser el propietario quien conducía el vehículo en el momento de la infracción y la remisión a una tercera persona sin identificación completa sirva para evadir la responsabilidad por la infracción cometida. El deber de identificar verazmente comporta por parte del titular el comunicar todos los datos necesarios (nombre y apellidos -DNI/NIE o pasaporte- y domicilio) (STC 63/2007, de 27 de marzo y 154/1994, de 23 de mayo, entre otras.)

Según el artículo 11) del TRLTSV:

1. El titular de un vehículo tiene las siguientes obligaciones:

a) Facilitar a la Administración la identificación del conductor del vehículo en el momento de cometerse una infracción. Los datos facilitados deben incluir el número del permiso o licencia de conducción que permita la identificación en el Registro de Conductores e Infractores del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

Si el conductor no figura inscrito en el aludido Registro de Conductores e Infractores, el titular deberá disponer de copia de la autorización administrativa que le habilite a conducir en España y facilitarla a la Administración cuando le sea requerida. Si el titular fuese una empresa de alquiler de vehículos sin conductor, la copia de la autorización administrativa podrá sustituirse por la copia del contrato de arrendamiento”.

¹⁵²⁶ Algunas compañías permiten que quien paga el alquiler no sea conductor, pero en mayoría quien paga tiene que disponer también de permiso de conducir. Debe tenerse en cuenta que cuando se alquila un vehículo, los conductores deben estar identificados pues si en el período del alquiler se saltan alguna norma de circulación y les ponen una multa o les quitan puntos, es importante identificar qué conductor ha sido, pues en caso contrario la multa o la detracción de puntos iría al titular del contrato y éste tendría que identificar al conductor.

¹⁵²⁷ En la vía administrativa está contemplada la obligación por parte del titular o arrendatario del vehículo de identificar al conductor, pero no existe esta previsión en la vía penal.

En la página "www.guardianesdelasfalto.com" viene un comentario de fecha 12.08.2014 de un guardia civil que narra que patrullando junto a su compañero se encontraron de frente a un coche que había hecho un trompo en mitad de una rotonda quedando parado el vehículo en sentido contrario. Al detenerse junto a él encontraron a los dos ocupantes de pie junto a éste. Ambos mostraban síntomas evidentes de encontrarse bajo los efectos del alcohol, y al preguntar quien conducía se acusaron mutuamente, no pudiendo averiguar quién de los dos era el conductor, pero sí sabiendo que era uno de los dos porque no acusaban a un tercero. Los agentes tomaron la decisión de trasladar a los dos a dependencias policiales en calidad de detenidos, realizándoles a los dos las pruebas de detección de alcoholemia (uno 1.29 y el otro 1.22), y procediendo a imputar a los dos a la espera de lo que decidiese el juez.

¹⁵²⁸ El art. 77.j). del TRLTSV califica como infracción muy grave el incumplimiento por el titular o el arrendatario del vehículo de la obligación de identificar al conductor responsable de la infracción que se hubiese cometido con él, cuando hayan sido requerido para ello en el plazo establecido. Pero esta identificación, tal y como establece este artículo, **debe ser veraz**, porque será contra ese conductor designado contra quien se dirigirá el expediente sancionador, es decir, no sería admisible identificar como conductor, por ejemplo, a una persona que tuviera su residencia en el extranjero, sin acreditar que en el momento de cometerse la infracción se encontraba en España. Sin embargo, al no haber fronteras en el espacio Schengen es muy complicado saber si ese conductor se encontraba entonces en España y cuando había entrado y salido.

Con esta regulación parece que la administración cierra la posibilidad de que la sanción de aquellas infracciones no notificadas en el acto (cada vez más) puedan ser eludidas mediante el fácil recurso de inventar un conductor ficticio o de facilitar datos de un conductor real pero que se encuentre fuera del alcance del poder sancionador de la Administración.

¹⁵²⁹ La sanción por no identificar al conductor no es una multa de tráfico sino una sanción administrativa por la falta de colaboración del titular de un vehículo con la Administración.

Es conveniente destacar que el requerimiento de identificación del autor de una infracción en materia de seguridad vial, solo es preceptivo en los casos señalados en el TRLTSV. Si el requerimiento es indebido, no existe la obligación de ser atendido, y por ello no existe la tipicidad de la infracción muy grave por no hacerlo. Este sería el caso de las infracciones graves que no entrañen pérdida de puntos (art. 95.4 TRLTSV).

de dicha infracción¹⁵³⁰, cuando sean debidamente requeridos¹⁵³¹ para ello en el plazo establecido¹⁵³². En el supuesto de las empresas de alquiler de vehículos sin conductor la obligación de identificar se ajustará a las previsiones al respecto del artículo 11¹⁵³³.

Como muchas veces se identifica a una persona insolvente y la Administración es incapaz de cobrar la multa, alguna Jefatura de Tráfico optó por multar al titular del vehículo detrayéndole además los puntos correspondientes a la infracción cometida. Los periódicos del 15.01.2018 se hacen eco de que este comportamiento de la DGT es ilegal tal como sentenció el Juzgado de lo Contencioso número 6 de Madrid que en mayo de 2017 anuló esta sanción. La sentencia recuerda que multar al titular del vehículo, sin tener pruebas de que era él quien conducía, en lugar de al conductor, vulnera los principios de responsabilidad personal y de presunción de inocencia.

El Consejo General del Poder Judicial en una nota de prensa de fecha 21.11.2019 informa el jueves, 21 de noviembre de 2019 que el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo 3 de Valladolid anuló la sanción de 300 euros impuesta por el Ayuntamiento de Arroyo de la Encomienda a un vecino por no identificar al conductor del vehículo de su propiedad tras ser captado por un radar circulando a 60 kilómetros en un tramo en el que la velocidad estaba limitada a 50. La obligación de identificación del conductor, precisa el juez, “exclusivamente será exigible y sancionable cuando el requerido para ello, en este caso el titular del vehículo, niegue ser el conductor del vehículo al momento de la infracción o, lo que es lo mismo, niegue su implicación en los hechos”.

Por tal motivo, concluye que “lo que no puede imponer la administración municipal demandada, en este caso el Ayuntamiento de Arroyo de la Encomienda, es una obligación absoluta de identificación de conductores haya reconocimiento o no de la autoría, bajo advertencia de duplicar o triplicar la sanción originaria. **Sólo cabe exigir la identificación del conductor cuando el propietario niegue la autoría, pero no en el caso de admitir esta, o de un simple silencio**”. Como en estos dos últimos casos no se ha producido la negativa a identificar al conductor, la multa será “normal”.

El Juzgado Contencioso Administrativo número 2 de Vigo en sentencia: 232/2023 establece: “La demandada (Ayuntamiento de Vigo) tras notificar válidamente la denuncia inicial, por no haberse abonado la multa, ni formulado alegaciones al respecto de la denuncia, supuestamente notificada correctamente, debería haber ejecutado directamente la sanción, sobre quien aparezca como titular del coche en la base de datos de la jefatura de tráfico. No lo hizo, pero lo que no puede hacer es inventarse la procedencia del requerimiento para la identificación del conductor, para que sirva de base de una más que posible infracción muy grave, que triplica el importe de la sanción inicial procedente, y que no tiene por qué cometerse si no tengo que atender requerimiento alguno”. Es decir, si el titular del vehículo no estaba obligado a identificar al conductor no puede ser sancionado por no hacerlo.

¹⁵³⁰ No basta con identificar verazmente ya que además hay que hacerlo con buena fe. El Juzgado de lo Contencioso-Administrativo núm. 25 de Madrid en sentencia núm. 124/2015, de 18 de marzo condenó a la titular de un vehículo que, cuando fue requerida para ello, había comunicado el nombre del conductor en la penúltima hoja de un texto de 6 folios escrito en letra muy pequeña y apretada, sin destacar el nombre para dificultar que se encontrase. El Juez apreció mala fe, no aceptó su recurso y la condenó al pago de las costas.

¹⁵³¹ El requerimiento de identificación al titular de un vehículo con el que se hubiera cometido una infracción en materia de seguridad vial, solo debe hacerse cuando su responsable no hubiese podido ser denunciado presencialmente y aquella tenga aparejada sanción que comporte la detracción de puntos del permiso de conducción (Sentencia 232/2023, Juzgado Contencioso-Administrativo núm. 2 de Vigo, de 2 de noviembre). Vemos que es una infracción muy grave pero nunca implica la pérdida de puntos.

¹⁵³² 20 días naturales, según el art. 93.1 del TRLTSV.

¹⁵³³ Si el titular fuese una empresa de alquiler de vehículos sin conductor, la copia de la autorización administrativa podrá sustituirse por la copia del contrato de arrendamiento

k) ¹⁵³⁴Conducir un vehículo careciendo del permiso o licencia¹⁵³⁵ de conducción¹⁵³⁶ correspondiente¹⁵³⁷.

¹⁵³⁴ Es de lamentar esta redacción cuando el punto siguiente, el l), que se refiere al vehículo en vez de al conductor, es mucho más explícito y se habría podido prácticamente copiar el mismo texto.

¹⁵³⁵ Los supuestos de conducción careciendo del Permiso o Licencia de Conducción son los siguientes, aunque las infracciones no son necesariamente graves o muy graves:

- 1) Cuando se declara la pérdida de su vigencia por la desaparición de los requisitos sobre conocimientos, habilidades o aptitudes psicofísicas exigidas para su otorgamiento o por haber perdido la totalidad de los puntos asignados.
- 2) Cuando haya sido objeto de suspensión cautelar mientras se tramitan los procedimientos de declaración de nulidad o lesividad y pérdida de vigencia de las autorizaciones administrativas.
- 3) Cuando pese a haberse obtenido ha sido objeto de declaración de nulidad o lesividad y pérdida de vigencia por concurrir alguno de los supuestos de los artículos 47 y 48 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.
- 4) Cuando haya sido objeto de intervención al apreciarse que el conductor infractor o implicado en un accidente presenta síntomas evidentes de que ha perdido las condiciones físicas necesarias para conducir.
- 5) Cuando se conduce pese a que el permiso o licencia ha sido **retenido** al amparo del artículo 764.4 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal.
- 6) Cuando se conduce pese a que el permiso o licencia ha sido **intervenido por la Policía Judicial** al amparo del artículo 770.6 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal.
- 7) Cuando se conduce con quiebra de una **condena penal** que lleve aparejada la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores.
- 8) Cuando se conduzca un vehículo con un permiso o licencia que no le habilita para ello.
- 9) Conducir con un permiso extranjero no homologado en España.
- 10) Cuando por una cuestión de orden público (Ley de Protección de la Seguridad Ciudadana) y el peligro sea realmente próximo y cierto, el agente puede adoptar las medidas que considere oportunas para evitarlo, incluida la retirada del permiso. Luego tendrá que motivar muy bien las razones por las que adoptó esa medida).
- 11) Conducir con un permiso caducado y no renovado.
- 12) Conducir habiendo olvidado o extraviado el permiso.

Si condujese **sin haber obtenido nunca** permiso o licencia, entonces sería delito, de acuerdo con el art. 384 CP, tal como han ido reiterando numerosas sentencias del Tribunal Supremo.

Véase la Sentencia 249/2019, de 20 de noviembre, de la Audiencia Provincial de Toledo en la que señala que no hace falta acreditar comportamientos peligrosos que fundamenten un pronóstico de riesgo. No haber obtenido nunca el permiso implica un plus de peligrosidad que supone traspasar la frontera entre la infracción administrativa y el ilícito penal.

¹⁵³⁶ Para aclarar lo que ocurre cuando un conductor pierde la vigencia del permiso de conducción por agotamiento de los puntos asignados y vuelve a conducir antes de obtener una nueva autorización para conducir, la Dirección General de Tráfico publicó la Instrucción 13/S-131 el 24 de julio de 2013 en la que se ordena que solo se entienda delictiva la conducta cuando se deje pasar el plazo para interponer el recurso de alzada correspondiente sin hacer nada o se notifique al interesado la resolución del recurso de alzada presentado. El conductor podrá ser sancionado administrativamente si conduce en ese período.

¹⁵³⁷ Se refiere al permiso o licencia de conducción. Esta infracción puede ser delito de acuerdo con el artículo 384 del Código Penal "al que condujere un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción".

La STS 369/2017, de 22 de mayo **considera delito conducir sin haber obtenido nunca el permiso de conducción**.

La Sala estimó el recurso de la Fiscalía contra una sentencia de la Audiencia Provincial de Toledo, de 29 de febrero de 2016, que revocó a su vez la condena por delito contra la seguridad vial impuesta por un Juzgado de lo Penal de Toledo a un hombre por conducir un coche por una carretera de la provincia "siendo plenamente consciente de la imposibilidad que le afecta para la conducción de vehículos a motor, por no haber obtenido en ningún momento permiso de conducir o licencia que le habilite oficialmente para conducción de vehículos a motor". El Supremo establece que se trata de un **delito de peligro abstracto**: "De la lectura de dicho precepto no se desprende exigencia alguna de un peligro concreto para la seguridad vial, sino la realización exclusivamente de la conducción de un vehículo de motor sin la correspondiente habilitación administrativa, por no haberla ostentado nunca quien pilota tal vehículo de motor". Anula por tanto la sentencia absolutoria de la Audiencia de Toledo y condena al conductor por un delito contra la seguridad vial.

¹⁵³⁸ (Conducir en España con un permiso extranjero que tiene declarada la pérdida de vigencia en su país por pérdida total de puntos).

- I) Circular con un vehículo que carezca de la autorización administrativa¹⁵³⁹ correspondiente¹⁵⁴⁰, con una autorización¹⁵⁴¹ que no sea válida por no cumplir los requisitos exigidos reglamentariamente¹⁵⁴², o incumpliendo las condiciones¹⁵⁴³ de la autorización administrativa que habilita su circulación¹⁵⁴⁴.

El TS señala en su sentencia 612/2017 que la pérdida de puntos del permiso de conducción por las sanciones recibidas es indicativo de que se carece de las características adecuadas para conducir un vehículo en tanto que el conductor desprecia las normas de circulación legalmente dispuestas para ello, y tal desprecio ha puesto reiteradamente en peligro el bien jurídico protegido, que es la seguridad vial.

El art. 384.1 CP sanciona con toda claridad la conducción de un vehículo de motor en los casos de cancelación de vigencia del permiso por pérdida total de puntos, **sin introducir matiz o especificación alguna**. Es un delito doloso: el sujeto debe conocer que el permiso carece de vigencia.

El tipo penal contemplado en el inciso 1º del art. 384 CP a priori no requiere una conducción peligrosa o irregular, bastando la consciente desobediencia con incumplimiento de las pertinentes resoluciones.

Sólo se abre un cierto hueco al ámbito sancionador administrativo (desconocimiento por negligencia, que no alcanza el dolo eventual, de la resolución administrativa privando del permiso; creencia errónea de que ha recobrado vigencia del permiso, o conducir con un tipo de autorización no válida para el vehículo.

El Tribunal Constitucional en un Auto de 20 de junio de 2018, en el que rechaza admitir a trámite un recurso de inconstitucionalidad de un juzgado de Toledo que estimaba que el Código Penal y la Ley de Seguridad Vial contenían el mismo precepto, llega a la conclusión de que “mientras el tipo penal sanciona a quien conduce un vehículo o ciclomotor sin haber obtenido nunca un permiso o licencia que habilite a conducirlos, cualesquiera que sean sus características, el tipo administrativo califica como sancionable la carencia de autorización administrativa específica para conducir **el concreto vehículo o ciclomotor** que se maneja, pero sin excluir que el conductor tenga licencia para conducir otro distinto”. Eso supone que se considera una infracción administrativa conducir con una licencia de tractor o un permiso de ciclomotor, un autobús con 55 pasajeros o un camión de gran tonelaje, siempre que no se ponga en peligro la vida de nadie y la sanción sería una simple multa.

¹⁵³⁸ Tenemos que tener en cuenta los principios de legalidad y tipicidad de las infracciones penales y recordar que el tipo descrito en el art. 384.1) del Código Penal exige que la declaración de la pérdida de vigencia por pérdida de todos los puntos se realice conforme al procedimiento legalmente establecido respecto de las infracciones de tráfico que conlleven pérdida de puntos previstas en nuestras normas administrativas. Además de la dificultad práctica que supone enlazar las bases de datos entre países tendrían que coincidir exactamente las infracciones y una detracción de puntos equivalente y además debía existir un convenio entre Estados y actualmente esto no es así.

¹⁵³⁹ En las infracciones referidas a la documentación del vehículo el responsable es el titular, tal como está indicado en el artículo 82.f) del TRLTSV.

¹⁵⁴⁰ Se refiere al permiso de circulación.

¹⁵⁴¹ Por ejemplo, una autorización especial de circulación.

¹⁵⁴² Este apartado se aplicaría, por ejemplo, al titular de un ciclomotor que tuviese el motor trucado para poder circular con más potencia o a más velocidad de la permitida, ya que hubiera debido de disponer de una autorización A1, A2, A o B, al desarrollar más potencia y/o velocidad. Podría ser incluso de aplicación a una bicicleta de pedaleo asistido ya que, aunque ésta no necesita autorización, si se alterase y quedase convertida “de facto” en un ciclomotor podría su titular ser sancionado también. En ambos casos también podrían ser denunciados los conductores si careciesen del permiso de conducción correspondiente al vehículo que conducen y se le podría aplicar el art. 384 CP.

En caso de siniestro deben examinarse las circunstancias concurrentes ya que pueden no tener relación de causalidad con el accidente y no excluyen necesariamente la conducta culpable de la otra parte.

¹⁵⁴³ Las condiciones se refieren a las restricciones, limitaciones o adaptaciones necesarias para poder conducir un vehículo. Estas condiciones se pueden exigir tanto al conductor como al vehículo.

¹⁵⁴⁴ En este apartado el TRLTSV muestra poca precisión ya que considera infracción muy grave el incumplimiento por parte del transportista **de cualquiera** de las condiciones que figuran en la autorización administrativa que habilita para su circulación equiparando esta situación a la conducción con exceso de alcohol, con presencia de drogas o a la conducción temeraria, lo que en principio no parece procedente. Hay que acudir al punto VIII del preámbulo de la Ley 6/2014 de modificación de la ley de tráfico para entender lo que se propone el legislador ya que aquel apartado estaba “dirigido especialmente a los casos de vehículos que lo hacen amparados en

autorizaciones complementarias que no cumplen los requisitos de la propia autorización y para los que la sanción no parece haber sido la respuesta adecuada”.

Es lamentable, que no hubieran dejado constancia de aquella preocupación en el texto refundido. Estos vehículos deben cumplir estrictamente con sus específicas condiciones de circulación ya que por sus características pueden representar un grave peligro para otros usuarios de la vía e incluso para la propia vía y esto justifica no sólo la sanción sino también la inmovilización.

Sería de aplicación el art. 12.7 TRLTSV que prohíbe la circulación de vehículos que hayan sufrido una reforma de importancia sin haberla regularizado ante el organismo competente en materia de industria. Como vemos no se castiga sólo realizar la reforma de importancia sin autorización (art. 67 TRLTSV) sino que también se castiga la circulación en esas condiciones. Si se denuncia la realización de la reforma sin haberla regularizado el denunciado sería el titular, por una infracción grave que pasaría a ser muy grave si las condiciones técnicas afectasen gravemente a la seguridad vial.

Conducir un vehículo con un permiso o licencia de conducción que no le habilite para ello supone la pérdida de 4 puntos del permiso de conducción (Apartado 16 del Anexo II TRLTSV).

II)¹⁵⁴⁵ Circular con un vehículo que incumpla¹⁵⁴⁶ las condiciones técnicas que afecten gravemente¹⁵⁴⁷ a la seguridad vial¹⁵⁴⁸.

¹⁵⁴⁵ Como vimos al comentar el apartado II) del art. 76 TRLTSV, ni la RAE ni la Resolución de 28 de julio de 2005, de la Subsecretaría, por la que se da publicidad al Acuerdo del Consejo de Ministros, de 22 de julio de 2005, por el que se aprueban las Directrices de técnica normativa, autorizan el uso de la II) en estos casos, ya que consideran que es un dígrafo y no una letra.

¹⁵⁴⁶ Tendría que decir: "Circular con un vehículo cuyas condiciones técnicas afecten gravemente a la seguridad vial" o "Circular con un vehículo que incumpla gravemente las condiciones técnicas que afecten a la seguridad vial".

Si se incumple lo que hace que el vehículo esté en malas condiciones no se puede decir que sea una conducta equivocada, por ello es lamentable que el legislador no haya prestado más atención al texto de la Ley y permita que puedan deducirse interpretaciones como ésta, más allá de que se haya querido sancionar el mal estado del vehículo.

El Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, señala en su art. 1 que "El conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de estos, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación.

En el caso de daños a las personas, de esta responsabilidad sólo quedará exonerado cuando pruebe que los daños fueron debidos a la culpa exclusiva del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo; **no se considerarán casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos**".

Con lo cual en el caso de que el vehículo fuera de alquiler y los frenos estuviesen en mal estado nos encontraríamos que el conductor sería sancionado por ese motivo por el TRLTSV y tendría que hacer frente a la responsabilidad civil en caso de accidente, lo que no parece que tenga mucho sentido. Las empresas de alquiler incluyen una cláusula en el contrato indicando que entregan el vehículo en perfectas condiciones y el conductor se ve obligado a demostrar que no fue así, lo que resulta bastante tedioso y complicado. Debería incluirse un apartado que dijese "excepto cuando la responsabilidad corresponda al titular". Los clientes, por su parte, deben examinar, al menos, el exterior del vehículo y comprobar neumáticos y matrículas, siendo también recomendable que vean el recibo del seguro, la tarjeta ITV y el permiso de circulación.

¹⁵⁴⁷ Estaría incluido en este apartado circular con un vehículo cuya Inspección Técnica hubiera sido declarada desfavorable o negativa sin haber superado de nuevo la inspección.

Sería interesante que el Reglamento General de Circulación aclarase cuales son las condiciones técnicas que afectan gravemente a la seguridad vial.

Manipular un cuentakilómetros, ¿se considera una infracción contemplada en este apartado o en el apartado "o"? También podría entenderse que circular con un vehículo con el volante a la derecha también afectaría a la seguridad vial incluso gravemente si no se está habituado, pero dado que eso afectaría a la libre circulación de personas no está prevista ninguna limitación.

El artículo 7.a) del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre por el que se regula la Inspección Técnica de Vehículos -ITV- (BOE núm. 271, de 8 de noviembre), establece: "a) Tras un accidente u otra causa, cuando el vehículo haya sufrido un daño importante que pueda afectar a algún elemento de seguridad de los sistemas de dirección, suspensión, transmisión o frenado, o al bastidor o estructura autoportante en los puntos de anclaje de alguno de estos órganos, deberá ser presentado a inspección antes de su nueva puesta en circulación, en la que se dictamine sobre la aptitud del vehículo para circular por las vías públicas.

El agente de la autoridad encargado de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas que realice el informe y atestado, será quien proponga la inspección del vehículo antes de su puesta en servicio, después de la preceptiva reparación, comunicándolo tanto al interesado como a la DGT. Recibida dicha comunicación, esta última dictará resolución imponiendo, en su caso, la inspección extraordinaria al vehículo".

Asimismo, el artículo 11.3) del mencionado Real Decreto, determina: "Los defectos calificados como muy graves son defectos que inhabilitan al vehículo para circular por las vías públicas. En este supuesto, el traslado del vehículo desde la estación hasta su destino se realizará por medios ajenos al propio vehículo. Una vez subsanados los defectos, se deberá presentar el vehículo a inspección en un plazo no superior a dos meses, contados desde la primera inspección negativa".

El Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero, por el que se regulan la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación de vehículos automóviles de sus equipos y componentes, en su art. 9.b dispone: "Podrán ser instalados determinados elementos o conjuntos usados, reconstruidos por talleres especialistas (debería decir, "especializados"), expresamente autorizados por el Ministerio de Industria y Energía (desde enero de 2020 pasa a denominarse Ministerio de Industria, Comercio y Turismo), para la utilización exclusiva de éstos

m) ¹⁵⁴⁹Participar o colaborar¹⁵⁵⁰ en la colocación o puesta en funcionamiento de elementos que alteren el normal funcionamiento del uso del tacógrafo o del limitador de velocidad.¹⁵⁵¹

en las reparaciones que ellos efectúen en vehículos, cuyos modelos incorporen el conjunto reconstruido, previa conformidad escrita del cliente y siempre que el taller se responsabilice también por escrito de que tales conjuntos se hallan en buen estado y ofrecen suficiente garantía”.

La Guía codificada de Infracciones de Tráfico utiliza este apartado para calificar como muy grave, circular con un vehículo cuya carga indivisible rebasa la longitud, anchura o altura reglamentarias sin autorización complementaria y si pensamos en el caso de un conductor que lleva un soporte para bicicletas que excede 5 cm las medidas reglamentarias, no tiene mucho sentido que se califique ese exceso como muy grave, es decir, debía graduarse la infracción en función del exceso sobre lo previsto reglamentariamente.

¹⁵⁴⁸ *El Tribunal Constitucional ya dejó claro en su Sentencia 59/1985, de 6 de mayo (BOE núm. 134, de 05 de junio) que en el concepto de «tráfico y circulación de vehículos a motor» no se encuentran englobadas solamente las condiciones atinentes a la circulación (verbigracia: señales, limitaciones de velocidad, etc.), sino las condiciones que deben llenar los vehículos que circulan.*

¹⁵⁴⁹ *Aquí no deja de sorprender que al inicio de este artículo diga que son muy graves, cuando no sean constitutivas de delito, las conductas tipificadas en esta ley, y entre ellas cita las referidas a la alteración del tacógrafo y del limitador de velocidad, pero resulta que en la Ley ni siquiera aparecen esos términos. Tampoco figuran en el RGCir y tenemos que acudir al art. 11.12) del RGV para encontrarlos. Por su parte el RGCond los cita en el apartado B.2.4º del Anexo V como conocimientos necesarios para obtener los permisos C1 y C y en apartado B.2.5º) para obtener los permisos D1 y D.*

Por eso sería conveniente que el TRLTSV contuviese esos términos en el articulado.

¹⁵⁵⁰ *El titular del vehículo está necesariamente implicado y hacia él se dirige la denuncia. También puede ser denunciada una persona o empresa que haya colaborado en la manipulación.*

¹⁵⁵¹ *La Instrucción 10/TV-67, de 21 de mayo, referida a "Instrucciones para ejecución de servicios de vigilancia por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil durante el año 2010", en su punto 4.8) -Tacógrafos-, determina: "Las denuncias que se formulen por comisiones de infracciones a la LTSV en esta materia, se remitirán a la Jefatura de Tráfico de la provincia en la que se haya detectado el hecho y las que lo sean como consecuencia del incumplimiento de lo establecido en la normativa sobre ordenación del transporte terrestre, lo serán a los órganos encargados de las Comunidades Autónomas competentes en la materia.*

Participar o colaborar en la colocación o puesta en funcionamiento de elementos que alteren el normal funcionamiento de este dispositivo, constituye infracción tipificada como grave (art. 77.m) TRLTSV) que lleva aparejada para el conductor que participe o colabore la pérdida de 6 puntos". Esta pérdida figura en el Apartado 7 del Anexo II TRLTSV.

Para la denuncia de estas infracciones es necesario que el agente disponga de la correspondiente tarjeta de control que le posibilite inspeccionar el tacógrafo.

La alteración del tacógrafo puede ser un delito. En una Sentencia dictada el 15.01.2020 el Tribunal Supremo condenó a seis meses de prisión y al pago de una multa de 1080 euros por un delito de falsedad documental, en la modalidad de simulación, a un camionero que colocó un imán en la parte metálica del sensor de movimiento del tacógrafo, que generaba registros de inactividad cuando en realidad estaba en funcionamiento.

Los magistrados concluyeron que en el caso planteado se produjo un delito de falsedad documental, sancionable penalmente conforme al artículo 392 del Código Penal, en relación con el artículo 390.1.2º del mismo texto legal. Este último artículo describe como una de las modalidades del delito de falsedad documental "simular un documento en todo o en parte de manera que induzca a error sobre su autenticidad".

- n) ¹⁵⁵²Realizar en la vía obras sin la autorización correspondiente¹⁵⁵³, así como la retirada, ocultación, alteración¹⁵⁵⁴ o deterioro¹⁵⁵⁵ de la señalización¹⁵⁵⁶ permanente u ocasional.
- ñ) No instalar¹⁵⁵⁷ la señalización de obras¹⁵⁵⁸ o hacerlo incumpliendo la normativa vigente¹⁵⁵⁹, poniendo en grave riesgo la seguridad vial.

¹⁵⁵² Las infracciones recogidas en el art. 77. n), ñ), o), p), q) y r) son infracciones por hechos ajenos a la circulación. El art. 80.2d indica que se sancionarán con una multa de entre 3.000 y 20.000 €.

El Dictamen FSCSV 1/2021, respecto a las infracciones de los apartados n) -obras sin autorización-, o ñ) – no señalizar obras o hacerlo mal creando grave peligro – indica que no requieren la condición de conductor, pero pueden ser constitutivas de delito del art. 385.1º CP y, de haber resultados lesivos, de los tipos imprudentes que se examinan.

En todos los casos con arreglo, se insiste, a la imputación objetiva del resultado. En cualquier caso, el tipo de injusto no se conforma con la constatación de la infracción grave, sino que añade “apreciada la entidad de ésta por el Juez o Tribunal”.

Que unido a la reforma del art. 85.1 TRLTSV por la LO 11/2022 de modificación del CP, implica que debe elevarse atestado policial al Juzgado de Guardia en todo siniestro con lesionados (y por supuesto con fallecidos) para que sea valorada la posibilidad de que se trate de un injusto penal constitutivo de delito.

¹⁵⁵³ Este apartado está motivado por los casos de inicios de obras sin conocimiento previo de quienes pueden y deben informar a los conductores, lo cual genera situaciones de malestar para los ciudadanos, desconocedores en ocasiones de que en una carretera existe una incidencia importante.

¹⁵⁵⁴ Un conductor que el 16.11.2022 movió las barreras de plástico New Jersey en el Nudo Norte de la M-30 de Madrid para evitar dar un rodeo fue denunciado por la policía local por alterar la señalización circunstancial y por conducción temeraria.

¹⁵⁵⁵ El deterioro puede ser provocado o debido al paso del tiempo. Debiera aclararse esto ya que, si existiese una señal deteriorada por el paso del tiempo, también sería responsable el organismo encargado del mantenimiento de esa señal.

¹⁵⁵⁶ Pintarrajar una señal es infracción muy grave. No se entiende porque en el punto r) dice que se debe reparar el daño causado a la infraestructura de la vía y sin embargo han omitido la obligación de reparar la señalización cuando se ha dañado de forma voluntaria.

¹⁵⁵⁷ Esta infracción que, si bien no estaba recogida en la Ley de Seguridad Vial, ya era objeto de tratamiento, regulación y sanción en la normativa de Carreteras, donde se establece que la realización de dichas obras, tendrá la consideración de infracción leve, grave o muy grave, según en qué parte de la vía se lleven a efecto. Así, en el art. 110 del Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras (BOE núm.228, de 23 de septiembre), se establece:

110.2.a) Realizar obras, instalaciones o actuaciones no permitidas en las zonas de dominio público, de servidumbre o de afección de la carretera, llevadas a cabo sin las autorizaciones o licencias requeridas, o incumplir alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas, **cuando puedan ser objeto de legalización posterior.**

110.3.a) Realizar obras, instalaciones o actuaciones no permitidas en las zonas de dominio público, de servidumbre o de afección de la carretera, llevadas a cabo sin las autorizaciones o licencias requeridas, o incumplir alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas, **cuando no fuera posible su legalización posterior.**

110.4.a) Realizar obras, instalaciones o actuaciones no permitidas entre la arista exterior de la explanación y la línea de edificación, llevadas a cabo sin las autorizaciones o licencias requeridas, o incumplir alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas.

¹⁵⁵⁸ Una infracción que se aplicaría a la empresa autora del hecho.

¹⁵⁵⁹ Instrucción 8.3-IC. Señalización, balizamiento, defensa, limpieza y terminación de obras fijas fuera de poblado (Orden de 31 de agosto de 1987, del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo); Señalización de los tramos afectados por la puesta en servicio de las obras (Orden Circular 15/2003, del Ministerio de Fomento (desde enero de 2020 pasa a denominarse “Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana”); Intensificación y ubicación de carteles de obras (Orden Circular 16/2003, del Ministerio de Fomento (desde enero de 2020 pasa a denominarse “Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana”)) y Señalización móvil de obras (Monografía Ministerio de Fomento (desde enero de 2020 pasa a denominarse “Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana”)).

- o) Incumplir las normas que regulan las actividades industriales¹⁵⁶⁰ que afectan de manera directa¹⁵⁶¹ a la seguridad vial¹⁵⁶².**
- p) Instalar inhibidores de radar¹⁵⁶³ o cinemómetros en los vehículos o cualesquiera otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico.**
- q) Incumplir las normas¹⁵⁶⁴ sobre el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de enseñanza y formación y de acreditación de los centros de reconocimiento de conductores¹⁵⁶⁵ autorizados o acreditados¹⁵⁶⁶ por el Ministerio del Interior o por los órganos competentes de las comunidades autónomas, que afecten a la cualificación de**

¹⁵⁶⁰ Así podría ser sancionada la manipulación del cuentakilómetros o trucar, por ejemplo, la velocidad o el tubo de escape de una motocicleta o ciclomotor. También serían denunciadas por este artículo las empresas autorizadas para manipular placas de matrícula que cometiesen alguna infracción relacionada con su actividad.

En este último caso nos encontramos que la Guía codificada de infracciones de Tráfico de la DGT no contempla esta infracción por lo que, si se comete, los funcionarios desconocen inicialmente como darla de alta en el sistema.

¹⁵⁶¹ Debiera aclararse cuáles son esas actividades industriales. Si una empresa está situada cerca de una vía y emite humos que dificultan, en función del viento, la visibilidad en esa vía, nos encontraríamos con una afectación indirecta ya que el propósito de la empresa no era inundar de humo la carretera.

¹⁵⁶² Entre esas actividades industriales podría incluirse la utilización de piezas de segunda mano para reparar un vehículo. El Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero, por el que se regulan la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación de vehículos automóviles de sus equipos y componentes indica que un taller siempre ha de utilizar recambios nuevos, además de entregar al cliente los sustituidos. Un taller sólo podrá recurrir a piezas usadas si no las hubiese en el mercado o el cliente aceptase el empleo de esas piezas, pero, en ambos casos, siempre debería contar con la autorización por escrito del cliente. Además, no se pueden nunca utilizar recambios usados al reparar elementos activos o conjuntos de los sistemas de frenado, suspensión y dirección del vehículo.

¹⁵⁶³ Aquí no se refiere a conducir vehículos con inhibidores (apartado "h") sino a instalarlos, por ejemplo, en un taller de automóviles. Estamos ante un ejemplo de actividad industrial que afecta a la seguridad vial lo que implica sanciones especiales. Otro ejemplo sería por ejemplo trucar motocicletas o ciclomotores. La sanción oscila entre 3.000 y 20.000 €, y puede además implicar la suspensión de la autorización administrativa con la que ejercen su actividad.

Si se sancionase a un conductor, fuese o no el titular del vehículo, por conducir un vehículo provisto de un inhibidor, debería denunciarse al titular por instalar un inhibidor y también al taller que lo instaló.

¹⁵⁶⁴ Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de las Escuelas Particulares de Conductores (BOE núm. 258, de 28 de octubre) y Real Decreto 170/2010, de 19 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Centros de Reconocimiento destinados a verificar las Aptitudes Psicofísicas de los Conductores (BOE núm. 54, de 3 de marzo).

El art. 80.3 TRLTSV indica que "se podrá imponer la sanción de suspensión de la correspondiente autorización por el período de hasta un año. Durante el tiempo que dure la suspensión su titular no podrá obtener otra autorización para las mismas actividades".

¹⁵⁶⁵ "Cuando no hay facultativos ni medio alguno o suficiente para las exploraciones o cuando todo se reduce a un mero interrogatorio del interesado o no se realizan las mínimas comprobaciones o exploraciones, nos hallamos en el ámbito penal. También cuando ante una manifiesta y relevante deficiencia o enfermedad conocida nada se dice. En estos casos el reconocimiento es una ficción, no existe. Sólo hay un «papel» que encubre la inexistencia absoluta de actividad facultativa" (Memoria del Fiscal de Seguridad Vial incluida en la Memoria de 2010 de la Fiscalía General del Estado). Véanse los artículos 390.1. 2º y 28 a) y b) del Código Penal.

Debieran detallarse mucho más las responsabilidades de los Centros de Reconocimiento de Conductores por la mala praxis. Se dio el caso de una persona carecía de vista en un ojo y sin embargo el centro no detectó esa limitación, porque el interesado tapó un ojo y luego al indicarle que tapase el otro, volvió a tapar el mismo, y no está clara la sanción en estos casos. Fue sancionado el Centro por no haber llevado a cabo el reconocimiento ya que la JPT entendió que al no apreciar el facultativo la falta de visión en un ojo, eso implicaba que el reconocimiento no tuvo lugar.

¹⁵⁶⁶ Debiera aclarar la diferencia existente entre autorizados y acreditados, ya que los acreditados deben ser previamente autorizados.

los profesores¹⁵⁶⁷ o facultativos, al estado de los vehículos utilizados en la enseñanza, a elementos esenciales que incidan directamente en la seguridad vial, o que supongan un impedimento a las labores de control, inspección¹⁵⁶⁸ o auditoría.

- r) Causar daños¹⁵⁶⁹ a la infraestructura de la vía, o alteraciones a la circulación debidos a la masa o a las dimensiones del vehículo¹⁵⁷⁰, cuando se carezca de la correspondiente autorización administrativa¹⁵⁷¹ o se hayan incumplido las condiciones de la misma, con independencia de la obligación de la reparación del daño causado¹⁵⁷².
- s) Incumplir las normas sobre los cursos de conducción segura y eficiente cuya realización conlleve la recuperación o bonificación de puntos, que afecten a la cualificación de los profesores o facultativos, al estado de los vehículos utilizados, a elementos esenciales que incidan directamente en la seguridad vial, o que supongan un impedimento a las labores de control, inspección o auditoría.
- t) Incumplir las normas de actuación por los operadores cuya actividad esté vinculada con el ejercicio de las competencias del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico que sean reiteración de errores de tramitación administrativa, o que supongan un impedimento a las labores de control, inspección o auditoría.
- u) Utilizar dispositivos de intercomunicación no autorizados reglamentariamente, en las pruebas para la obtención y recuperación de permisos o licencias de conducción u

¹⁵⁶⁷ La cualificación de los profesores puede verse afectada por otras leyes. Así la Ley 26/2015, de 28 de julio (BOE núm. 180, de 29 de julio), de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia, introdujo un nuevo requisito para acceder a profesiones, actividades u oficios que impliquen contacto habitual con menores, así como para ejercerlas ya que ahora se exige no haber sido condenado en sentencia firme por algún delito contra la libertad e indemnidad sexual. Se acredita esa circunstancia mediante un certificado negativo gratuito expedido por el Registro Central de delincuentes sexuales. Lo que no ha aclarado hasta ahora el Ministerio de Justicia es que se debe entender por “habitual”. Esto afecta a los profesores que tienen contacto con menores que quieren obtener el permiso de ciclomotor, el A1 o alguna de las licencias.

¹⁵⁶⁸ Es decir, no se refiere sólo a los funcionarios inspectores de la DGT o de las Jefaturas Provinciales de Tráfico sino también a los inspectores de las Conserjerías de Salud de las Comunidades autónomas.

¹⁵⁶⁹ De nuevo el TRLTSV no deja de sorprendernos ya que castiga causar daños a la infraestructura de la vía cuando se carezca de permiso de conducción o incluso de la autorización administrativa ADR o hayan variado los requisitos de su otorgamiento y, sin embargo, no considera esos hechos infracción muy grave cuando se tiene un permiso o autorización en vigor, dando a entender que en este último caso el conductor ni es sancionado ni tiene que reparar los daños causados.

Es cierto que ese mismo art. 77 señaló antes en su apartado n) que es infracción muy grave: “Realizar en la vía obras sin la autorización correspondiente, así como la retirada, ocultación, alteración o deterioro de la **señalización permanente u ocasional**.”, pero, además de olvidarse incluir el término “destrucción”, ya que lo que se deteriora o altera se puede recuperar, pero no lo que se destruye, no incluye la necesidad de reparar el daño causado.

El agente, debe acudir al art. 41.2.b) de la Ley 37/2015, de Carreteras para denunciar. Dicho art. señala que es infracción muy grave: “b) Destruir, deteriorar, alterar, o modificar cualquier construcción, instalación, elemento o equipamiento cuando las actuaciones afecten a la plataforma, o **puedan afectar a la seguridad viaria, ... si se hubieran producido daños a la vía o perjudicado a la seguridad viaria o a la adecuada explotación de la misma**”.

¹⁵⁷⁰ El periódico digital “larioja.com” informa en su edición de 14.07.2015 de la detención del conductor de una cosechadora que iba derribando, mientras recorría 5 km, todo tipo de señales verticales debido a la anchura del vehículo. Habría cometido un delito de conducción temeraria, otro contra la seguridad del tráfico al alterar la señalización y otro de daños en la vía pública.

¹⁵⁷¹ La redacción no es la mejor, ya que parece que se puede pedir autorización administrativa para causar daños en la infraestructura de la vía. Quedaría mejor si dijese “Provocar alteraciones en la circulación debidos a la masa o a las dimensiones del vehículo careciendo de la correspondiente autorización administrativa o causar daños en la infraestructura de la vía, en cuyo caso, además, se debe reparar el daño causado”.

¹⁵⁷² La Guía Codificada de Infracciones de la DGT, asigna esa responsabilidad al Titular o al Arrendatario a largo plazo. No contempla sanciones ni para el conductor ni para el cargador de la mercancía.

otras autorizaciones administrativas para conducir¹⁵⁷³, o colaborar o asistir con la utilización de dichos dispositivos¹⁵⁷⁴.

v) Incumplir las normas en materia de auxilio en vías públicas¹⁵⁷⁵.

w) Incumplir las normas sobre el uso de los alcoholímetros antiarranque.

x) Arrojar a la vía o sus inmediaciones¹⁵⁷⁶ objetos que puedan producir incendios o accidentes.

¹⁵⁷⁷ (No detenerse en un paso a nivel).

Artículo 78. Infracciones en materia de aseguramiento obligatorio.

¹⁵⁷³ Vemos que es infracción muy grave copiar en un examen utilizando medios electrónicos y vemos que no está tipificado copiar con la típica chuleta.

Además de los permisos y licencias existen autorizaciones administrativas como el Certificado de Formación del Conductor cuando se conduce un vehículo transportando mercancías peligrosas en los casos que sea obligatorio. El art. 80.4) TRLSV recuerda que en el caso de la infracción recogida en el artículo 77.u), el aspirante no podrá presentarse a las pruebas para la obtención o recuperación del permiso o licencia de conducción u otra autorización administrativa para conducir en el plazo de seis meses. Aquellos que copiasen con una chuleta no tendrían que esperar este plazo.

¹⁵⁷⁴ Si una persona suplanta a otra en un examen, sería una infracción penal.

¹⁵⁷⁵ Es poco preciso este apartado. Puede referirse a dificultar el paso de un vehículo de auxilio en carretera o de un vehículo en servicio de urgencia (art. 27 TRLSV). También puede referirse a lo dispuesto en el art 51 TRLSV: “1. El usuario de la vía que se vea implicado en un accidente de tráfico, lo presencie o tenga conocimiento de él está obligado a auxiliar o solicitar auxilio para atender a las víctimas que pueda haber, (...)”. También se podría aplicar al art 46.f) RGCir cuando no se moderase la velocidad al acercarse a vehículos de auxilio; al art. 85.4) RGCir cuando se adelantase fuera de poblado a un vehículo de auxilio cuando éste estuviese realizando operaciones de auxilio y rescate y no se ocupase parte o la totalidad del carril contiguo de la calzada; cuando no se solicitase auxilio sin demora a través del poste de socorro (poste SOS) más próximo, si existiese o en caso de no existir no se solicitase auxilio a otros usuarios (art. 125.2 RGCir); cuando un vehículo destinado al servicio de auxilio no advirtiese de su presencia mediante la señal luminosa V-2 (art. 113 RGCir). Lo mismo, cuando el usuario de la vía que se viese implicado en un accidente de tráfico, lo presenciase o tuviese conocimiento de él no auxiliase o solicitase auxilio para atender a las víctimas, si las hubiere (art. 129.1 RGCir). También si no prestase auxilio a los heridos, y no fuese delito de omisión de socorro, o no recabase auxilio sanitario a los servicios existentes (art. 129.2.d) RGCir o abandonase el lugar del accidente cuando se produjesen muertos o heridos sin haber sido autorizado por los agentes (art. 129.2.e) RGCir. Igualmente, en el caso en que se viera implicado en un accidente o sufriese una avería y precisando un servicio de auxilio no abandonase lo antes posible los carriles de circulación o no se dirigiese a la primera salida utilizando el arcén derecho (art. 130.2 RGCir).

También se podría aplicar a aquellos que finjan un servicio de urgencia y utilicen las luces de emergencia o la sirena sin necesidad.

¹⁵⁷⁶ Se echa de menos que ni la Ley ni el RGCir digan “arrojar desde un vehículo”. Por ello una persona que va caminando y arroja un producto o un objeto que puede causar un incendio también sería sancionada por una infracción muy grave a la Ley (ver también art. 12.4 TRLSV y art. 6 RGCir). No perdería puntos, aunque tuviese permiso o licencia, ya que el art. 65 TRLSV indica: “3. La pérdida de puntos únicamente se producirá cuando el hecho del que se deriva la detracción de puntos se produzca con ocasión de la conducción de un vehículo para el que se exija permiso o licencia de conducción”.

Los pasajeros del vehículo también pueden ser castigados por esta infracción si pueden ser identificados, aunque no se les restarían puntos.

¹⁵⁷⁷ El TRLSV no tipifica con claridad esta infracción ni tampoco se encuentra convenientemente clarificada en el RGCir. Habría que encuadrarla dentro de la conducción negligente o temeraria. En Ontario (Canadá) se retiran 5 puntos del permiso al conductor de un autobús que no se detiene en un paso a nivel sin barreras, antes de cruzarlo.

Las infracciones derivadas del incumplimiento de la obligación¹⁵⁷⁸ de asegurar¹⁵⁷⁹ los vehículos a motor se regularán y sancionarán con arreglo a su legislación específica¹⁵⁸⁰.

¹⁵⁷⁸ El Decreto-Lei 291/2007 portugués, de 21 de agosto en conjunto con la orden núm. 56/95, indican que los vehículos cuya utilización esté sujeta a estar asegurado y con estacionamiento habitual en Portugal, excepto motocicletas, ciclomotores, triciclos, cuadriciclos y máquinas industriales, deben tener colocado en el interior del vehículo, en la esquina inferior derecha del parabrisas, en un lugar bien visible desde el exterior, una viñeta que indique que tienen contratado un seguro de responsabilidad civil.

¹⁵⁷⁹ Mediante una multa de 601 a 3005 €, graduada según que el vehículo circule o no, su categoría, el servicio que preste, la gravedad del perjuicio causado, en su caso, la duración de la ausencia de aseguramiento y la reiteración de la misma infracción (con posible reducción del 50% si se utiliza el procedimiento abreviado) y el posible depósito o precinto del vehículo, mediante el procedimiento sancionador de tráfico y siendo el competente para sancionar el Jefe Provincial de Tráfico o los órganos previstos en las Comunidades Autónomas que tengan transferidas las competencias. Del importe de la sanción se entregará el 50% al Consorcio de Compensación de Seguros (Art. 3 del texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la circulación de vehículos a motor).

La obligación de asegurar los vehículos se encuentra regulada en el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (BOE núm. 267, de 5 de noviembre). Su art. 4.1 establece: "El seguro obligatorio previsto en esta Ley garantizará la cobertura de la responsabilidad civil en vehículos terrestres automóviles con estacionamiento habitual en España, mediante el pago de una sola prima, en todo el territorio del Espacio Económico Europeo y de los Estados adheridos al Acuerdo entre las oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo y de otros Estados asociados".

El Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor (BOE núm. 222, de 13 de septiembre), dispone en su art. 14.1: "Todo vehículo a motor deberá ir provisto de la documentación acreditativa de la vigencia del seguro obligatorio".

Ver también Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009 (DOUE núm. L 263 de 7 de octubre), relativa al seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad. De acuerdo con el art. 3 de esta Directiva se debe asegurar la responsabilidad civil del titular o del conductor de un vehículo de motor cuando se matricule en cualquier país de la UE.

La Instrucción 17/S-145 de la DGT sobre "Tramitación de Expedientes Sancionadores y Resolución de Recursos en materia de Seguro Obligatorio de Automóviles" diferencia el carecer del SOA (seguro obligatorio del Automóvil) de circular sin SOA. Sí está correctamente estacionado se denunciará por carecer de SOA, pero si está, por ejemplo, estacionado en doble fila, la denuncia se hará por circular sin seguro ya que se entiende que es un hecho de la circulación y además se presupone que ha habido una circulación muy reciente.

Esta Instrucción parece que ha perdido vigencia ya que la cuestión prejudicial C-80/17 de 4 de septiembre de 2018 del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (vinculante para todos los Estados), instada por el Supremo Tribunal de Justiça (Tribunal Supremo de Portugal), señala que "... **es obligatorio suscribir un contrato de seguro de la responsabilidad civil** relativa a la circulación de un vehículo automóvil cuando el vehículo sigue estando matriculado en un Estado miembro y es apto para circular, pero **se encuentra estacionado en un terreno privado** por la mera decisión de su propietario, que ya no tiene intención de conducirlo".

En una sentencia con fecha de 29.04.2021, referida al asunto C-383/19, en la que resuelve una cuestión prejudicial planteada por un tribunal polaco, el TJUE declara que la suscripción de un contrato de seguro de la responsabilidad civil relativa a la circulación de un vehículo automóvil **es obligatoria cuando el vehículo en cuestión está matriculado en un Estado miembro**, siempre que dicho vehículo no haya sido legalmente retirado de la circulación con arreglo a la normativa nacional aplicable. De este modo, explica, en principio es obligatoria incluso aunque dicho vehículo **no sea, en un momento dado, apto para circular** debido a su estado técnico. En este sentido, recuerda, siguiendo la Directiva que **el concepto de 'vehículo' es objetivo y es independiente del uso que se haga o pueda hacerse** del vehículo en cuestión o de la intención del propietario o de cualquier otra persona de utilizarlo efectivamente.

Esto es así, agrega, porque **el estado técnico de un vehículo puede variar a lo largo del tiempo** y su eventual restablecimiento depende de factores subjetivos, como la voluntad de su propietario o de su poseedor de efectuar las reparaciones necesarias y la disponibilidad del presupuesto necesario para ello.

Además, la obligación de aseguramiento, según la Directiva, **no está vinculada a la utilización del vehículo como medio de transporte** en un momento dado ni a la cuestión de si el vehículo de que se trata ha causado daños.

1. Las estaciones de inspección técnica de vehículos **requerirán la acreditación del seguro obligatorio¹⁵⁸¹ en cada inspección ordinaria o extraordinaria del vehículo. El resultado de la inspección no podrá ser favorable en tanto no se verifique este requisito¹⁵⁸².**

Artículo 79. Infracciones en materia de publicidad.

En consecuencia, la obligación de aseguramiento **no puede excluirse por el mero hecho de que un vehículo matriculado no sea apto** para circular en un momento dado debido a su estado técnico y, por lo tanto, no sea capaz de causar daños, aunque sea así desde el momento de la transmisión de la propiedad.

Con lo cual la única posibilidad de que carezca de seguro es que esté dado de baja temporal o definitiva.

¹⁵⁸⁰ Los ciclos, tal como están definidos en el TRLTSV, al no ser vehículos de motor, no tienen obligación de contratar una póliza de seguro, lo que no significa que no puedan hacerlo. La ausencia de seguro no exime de su responsabilidad civil a un ciclista que causa daños, teniendo que pagar esos daños de su bolsillo.

Sin embargo, el Reglamento UE 168/2013, que entró en vigor el 01/01/2016, añade una nueva categoría: **los ciclos de motor que se engloban en la Categoría L1e, y que son considerados vehículos de motor y por ello tienen la obligación de matricularse y estar asegurados.**

En algunos países, como es el caso de Suiza, tienen que tener contratado un seguro de responsabilidad civil a través de su seguro personal. Allí tal como señala el diario "Berner Zeitung" de 04.01.2012, el daño promedio causado por un ciclista, según un estudio de Axa Winterthur, es de 2.000 francos suizos, pero si hay daños personales puede llegar a ser de 500.000 francos y en caso de carecer de seguro tendría que abonarlos de su bolsillo.

Un vehículo con matrícula de un país de la UE que circule por España, está obligado a estar en posesión del seguro de responsabilidad civil correspondiente y consecuentemente si podría ser denunciado por los agentes encargados de la vigilancia del tráfico al carecer de seguro.

¹⁵⁸¹ El art. 14.2 del Real Decreto 1507/2008, establece:

"La vigencia del seguro obligatorio se constatará por los agentes de la autoridad mediante la consulta al Fichero Informativo de Vehículos Asegurados.

En su defecto, quedará acreditada la vigencia del seguro mediante el justificante de pago de la prima del periodo de seguro en curso, siempre que contenga, al menos, la identificación de la entidad aseguradora, la matrícula, placa de seguro o signo distintivo del vehículo, el periodo de cobertura y la indicación de la cobertura del seguro obligatorio".

Tratándose de vehículos dedicados al alquiler sin conductor, se considerará documentación acreditativa de la vigencia del seguro la copia cotejada del justificante de pago de la prima, en la forma que determine la DGT."

¹⁵⁸² La redacción de este apartado es un poco absurda. Parece que el conductor se entera al final del recorrido por la línea de inspección de que la inspección no va a ser favorable. Sería mucho mejor que indicase que antes de la realización de la inspección, el personal de la estación ITV comprobará que el vehículo está asegurado y si no lo estuviese no procederá a la inspección.

Para que este apartado se cumpliera de forma óptima para los titulares de los vehículos y las estaciones ITV, el titular al efectuar la reserva de hora de la inspección debía ser automáticamente informado de que en la fecha de la inspección tendría el seguro caducado y de esa forma ya acudiría con el seguro al día.

Recordemos que el ciudadano no está obligado a llevar encima el recibo del seguro (aunque en caso de colisión puede ser muy conveniente) porque ese dato está en poder de la Administración y la Ley de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas señala en su art.2.2.b) "Las entidades de derecho privado vinculadas o dependientes de las Administraciones Públicas, quedarán sujetas a lo dispuesto en las normas de esta Ley que específicamente se refieran a las mismas, y en todo caso, cuando ejerzan potestades administrativas.", como es el caso de las Estaciones ITV, que además pueden comprobar telemáticamente si el vehículo está asegurado.

Además, el legislador se olvidó de indicar en el TRLTSV que tipo de infracción comete una estación ITV si considera favorable la inspección a un vehículo que carece de seguro. Además, sería interesante aclarar si esa inspección seguiría teniendo validez una vez que se suscribiese una póliza de aseguramiento.

Véase el art. 8.3) del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.

Las infracciones a lo previsto en el **artículo 52**¹⁵⁸³ se sancionarán en la cuantía y a través del procedimiento establecido en **la legislación sobre defensa de los consumidores y usuarios**¹⁵⁸⁴.

¹⁵⁸⁵ (Otras infracciones relacionadas con la seguridad vial).

CAPÍTULO II

¹⁵⁸³ Ese artículo se ocupa de la publicidad en relación con vehículos a motor.

¹⁵⁸⁴ Título IV, Capítulo I del Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias (BOE núm. 287, de 30 de noviembre).

Dentro de las infracciones en materia de defensa de los consumidores y usuarios, figura en su artículo 49:

f) "El incumplimiento de las normas relativas a registro, normalización o tipificación, etiquetado, envasado y publicidad de bienes y servicios".

g) "El incumplimiento de las disposiciones sobre seguridad en cuanto afecten o puedan suponer un riesgo para los consumidores y usuarios".

l) "El uso de prácticas comerciales desleales con los consumidores y usuarios".

Por su parte el art. 51 señala que:

"Las infracciones en materia de defensa de los consumidores y usuarios previstas en esta norma serán sancionadas por las Administraciones públicas competentes con multas de acuerdo con la siguiente graduación:

- Infracciones leves, hasta 3.005,06 euros
- Infracciones graves, entre 3.005,07 euros y 15.025,30 euros, pudiendo rebasar dicha cantidad hasta alcanzar el quíntuplo del valor de los bienes o servicios objeto de la infracción.
- Infracciones muy graves, entre 15.025,31 y 601.012,10 euros, pudiendo rebasar dicha cantidad hasta alcanzar el quíntuplo del valor de los bienes o servicios objeto de infracción. En el supuesto de infracciones muy graves, la Administración pública competente podrá acordar el cierre temporal del establecimiento, instalación o servicio por un plazo máximo de cinco años. En tal caso, será de aplicación la legislación laboral en relación con las obligaciones de la empresa frente a los trabajadores".

Véase también el Real Decreto 1945/1983, de 22 de junio, por el que se regulan las infracciones y sanciones en materia de defensa del consumidor y de la producción agro-alimentaria (BOE núm. 168, de 15 de julio).

¹⁵⁸⁵ Aparte de las infracciones contempladas en el TRLTSV, existen otras que regulan, de manera directa y específica, el tráfico y la seguridad vial y que contienen tipos o sanciones que, de una manera o de otra puedan estar relacionados con el tráfico de vehículos, como las que regulan el transporte terrestre por carretera, la publicidad de los vehículos o el seguro obligatorio con el que deben contar todos los vehículos de motor que circulen por vías públicas u otras normas que, sin tener esa proximidad con el ámbito de la seguridad vial tienen disposiciones que se aproximan, como es el caso de la Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana que contempla en el art.39.2.c) entre las sanciones accesorias: "La suspensión temporal de las licencias, autorizaciones o permisos desde seis meses y un día a dos años por infracciones muy graves y hasta seis meses para las infracciones graves, en el ámbito de las materias reguladas en el capítulo IV de esta Ley. En caso de reincidencia, la sanción podrá ser de dos años y un día hasta seis años por infracciones muy graves y hasta dos años por infracciones graves."

Artículo 80. Tipos 1588.

¹⁵⁸⁶ Debiera titularse “Sanciones y Premios” o “Sanciones y Distinciones” e incluir, por ejemplo, la Medalla al Mérito de la Seguridad Vial. Esta medalla se encuentra regulada por el Decreto 2464/1974, de 9 de agosto (BOE, de 9 de septiembre), que fue desarrollado por la Orden del Ministerio de la Gobernación, de 6 de noviembre de 1974 (BOE, de 19 de noviembre). Posee tres categorías: oro, plata y bronce y cada categoría consta de tres distintivos: Rojo que se entrega como premio a los actos de valor, Azul para actuaciones o aportaciones de carácter técnico o pedagógico, y Blanco para méritos relativos al orden económico o social. La concesión de estas medallas exige la elaboración de un informe previo por parte de la Dirección General de Tráfico. Las medallas de oro son concedidas mediante un Real Decreto acordado en el Consejo de Ministros, las de plata a través de una orden del Ministerio del Interior y las de bronce por resolución de la Dirección General de Tráfico. El Director General de Tráfico expide la credencial que acredita la concesión a nombre de la persona o entidad premiada. El número de concesiones se encuentra limitado a tres medallas de oro, seis de plata y doce de bronce por año. Las corporaciones, instituciones, personas jurídicas, organismos o entidades públicas o privadas que reciban esta distinción pueden reproducirla en documentos y situarla en su bandera o guion si lo tuvieran.

A veces el reconocimiento es de otro tipo, así el diario “El Correo de Andalucía” informa el 30.04.2019 que la DGT ha reconocido la labor de la Policía Local de Castilleja en materia de Seguridad Vial mediante un escrito donde comenta el informe redactado por ese cuerpo referente a diversas actuaciones en materia de Seguridad Vial.

El Real Decreto 400/2012, de 17 de febrero, por el que se desarrollaba la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior (derogado), hizo desaparecer de las competencias de la DGT la tramitación de los expedientes de conductor ejemplar. La DGT otorgaba un diploma de conductor ejemplar a algunos conductores, pero les exigía tener un expediente impecable y una antigüedad en el permiso de al menos 50 años.

El TRLTSV adolece de un excesivo ánimo sancionador. Recordemos que la actividad de la Administración, y en particular en materia de tráfico y seguridad vial, es una actividad de prestación o de servicio público, también es una actividad de limitación o de policía, ya que restringe la libertad, los derechos o la actividad de los particulares, pero es también una actividad de fomento o incentivadora: estimula mediante premios o apoyos el ejercicio de la actividad de los particulares para que oriente ésta al cumplimiento de fines de interés general.

En muchos países o en algunas ciudades o regiones de esos países se premia la buena conducción, por ejemplo, en Dubái, Singapur, Australia, Nueva Zelanda, Estados Unidos o incluso en Bélgica o Francia. Los premios consisten en puntos adicionales, en vales de combustible, en billetes de lotería, en rebajas en el seguro o en la renovación del permiso, etc. A veces van acompañados de Certificados de Méritos como buen conductor. En general, los resultados son satisfactorios.

En España también existen algunas iniciativas interesantes. Así, la policía local de A Coruña puso en marcha antes de la pandemia del Covid la campaña “multa o flor”, mediante al cual un grupo de escolares equipados con chalecos policiales “multaban” simbólicamente en boletines no oficiales a los infractores y premiaban con una flor de papel hecha por ellos mismos a las personas que se comportaban correctamente respetando las normas de tráfico. Los agentes pudieron comprobar como las personas veían con simpatía esta iniciativa.

Véase también la Disposición Adicional Segunda TRLTSV sobre la obligación de destinar las sanciones económicas a la financiación de la seguridad vial, prevención de accidentes de tráfico y ayuda a las víctimas.

¹⁵⁸⁷ La Ley 18/2009, de reforma de la LTSV en materia sancionadora estableció una multa económica fija para cada tipo de infracción y suprimió la suspensión temporal del permiso de conducción.

Esta ley suprimió la sanción por no llevar en el vehículo el recibo del seguro, pero no eximió de la obligación de llevarlo. Existen otros comportamientos obligatorios que tampoco son objeto de sanción tal como se puede comprobar en el art. 121.3) del RGCir: “Todo peatón debe circular por la acera de la derecha con relación al sentido de su marcha, y cuando circule por la acera o paseo izquierdo debe ceder siempre el paso a los que lleven su mano y no debe detenerse de forma que impida el paso por la acera a los demás, a no ser que resulte inevitable para cruzar por un paso de peatones o subir a un vehículo”. En esos casos el RGCir debiera decir “Se recomienda a los peatones que circulen por la acera de la derecha...”. Recordemos la incongruencia que supone la definición 58 del Anexo I del TRLTSV, en la que una acera sólo existe en las carreteras, así que este art. del RGCir no se aplicaría en las ciudades ya que en estas según la definición contenida en el TRLTSV no existen “aceras”.

Las infracciones referidas a no respetar los límites de velocidad se rigen por un baremo propio.

¹⁵⁸⁸ Las personas tienen temor a dañarse a sí mismos o a dañar a otros o incluso a bienes cuando circulan por las vías públicas pero ese temor no es suficiente para conseguir un adecuado comportamiento en materia de seguridad vial y por ello la ley dispone de sanciones para corregir esos comportamientos.

Sería muy interesante que se publicase, como en Alemania, un catálogo donde estuviesen contenidas todas las infracciones y las sanciones anudadas a ellas. En aquel país, se detallan numerosas infracciones leves y eso

1. **Las infracciones leves**¹⁵⁸⁹ serán sancionadas con multa¹⁵⁹⁰ de hasta¹⁵⁹¹ **100 euros**¹⁵⁹², las **graves**¹⁵⁹³ con multa de **200 euros**¹⁵⁹⁴, y las **muy graves**¹⁵⁹⁵, con multa de **500 euros**¹⁵⁹⁶. No obstante, **las infracciones consistentes en no respetar los límites de velocidad**¹⁵⁹⁷ **se sancionarán** en la cuantía prevista en el **anexo IV**.

produce una gran seguridad jurídica y evita interpretaciones por parte de cada administración con competencias en materia de tráfico.

¹⁵⁸⁹ Hay un enorme margen de discreción para las Administraciones competentes en materia de tráfico. Así las multas leves pueden oscilar, por ejemplo, entre los 60 € que supone no llevar el permiso de conducción encima, salvo que se lleve el de circulación y la tarjeta ITV ya que en este caso sólo se recibiría una advertencia, tal como señala la Guía Codificada de Infracciones de la DGT (Art. 59.2 TRLTSV y Art. 3.2 del RGCond), los 80 € que se imponen a los ciclistas por no llevar una prenda reflectante (Art. 43.4 TRLTSV y 98.3 RGCir), o no comunicar cambios en los datos personales del permiso de circulación (Art. 59.1 TRLTSV y Art. 30.2 RGV), a los 100 € que supone “comportarse indebidamente en la circulación” (Art. 10.1 TRLTSV y Art. 2 RGCir).

Si un peatón cruza la calzada indebidamente también sería infracción leve.

Ese poder asumido por la Administración respecto a las infracciones leves no está controlado por el TRLTSV o por uno de sus reglamentos, salvo en la cuantía máxima de la multa, sino que lo está, aunque no es de aplicación obligatoria, en una publicación propia, que en el caso de la DGT es la Guía Codificada de Infracciones.

¹⁵⁹⁰ Según la página web de la DGT las multas se pueden pagar en período voluntario: por Internet, llamando al 060, en cualquier oficina de Correos, con tarjeta de crédito o débito (Visa, Mastercard o Maestro), en cualquier sucursal de CaixaBank o en cualquier Jefatura Provincial de Tráfico.

También se le puede pagar con tarjeta a los agentes de la ATGC en el momento de la notificación de la denuncia (o en efectivo sólo para los extranjeros no residentes).

Recordemos que el Reglamento (CE) núm. 2169/2005 del Consejo de 21 de diciembre de 2005 por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 974/98 sobre la introducción del euro señala en su art. 11:

“A partir de sus fechas respectivas de introducción del efectivo en euros, los Estados miembros participantes acuñarán monedas denominadas en euros o en cents que se ajusten a las denominaciones y especificaciones técnicas que el Consejo podrá establecer de conformidad con el artículo 106, apartado 2, segunda frase, del Tratado. Sin perjuicio del artículo 15 y de lo dispuesto en los acuerdos monetarios que, en su caso, se celebren en virtud del artículo 111, apartado 3, del Tratado, éstas serán las únicas monedas de curso legal en los Estados miembros participantes. Excepto la autoridad emisora y las personas designadas específicamente por la legislación nacional del Estado miembro emisor, ninguna parte estará obligada a aceptar más de 50 monedas en un único pago”.

¹⁵⁹¹ Las multas de las infracciones leves son modulables mientras que en el caso de las graves y muy graves son fijas.

¹⁵⁹² Esto supone que los distintos ayuntamientos o policías con competencia en materia de tráfico pueden sancionar con diferentes importes una infracción muy común, el mal estacionamiento. Así en un ayuntamiento se puede sancionar con 50, en otro con 60, etc., lo que no tiene mucho sentido.

¹⁵⁹³ Las sanciones firmes por infracciones graves (salvo que se trate de infracciones que no llevan aparejada la pérdida de puntos y se haya optado por el procedimiento sancionador abreviado) quedarán reflejadas en el Registro de Conductores e Infractores y serán canceladas de oficio, a efecto de antecedentes, una vez transcurridos tres años desde su total cumplimiento o prescripción (art. 113.4 TRLTSV).

¹⁵⁹⁴ Otro ejemplo de redacción inadecuada. Debiera decir “(...) con multa de 200 euros, excepto las sanciones por velocidad, de acuerdo con lo recogido en el Anexo IV, y las muy graves, con multa de 500 euros”.

¹⁵⁹⁵ Las sanciones no pueden consistir solamente en multas y los delitos en penas de cárcel. Es importante que el infractor vea el posible resultado de su infracción. El obligarlo a visitar el depósito de cadáveres o un quirófano durante una operación a un herido de tráfico (con permiso de la familia de las víctimas) o el realizar trabajos en beneficio de la comunidad en un centro de parapléjicos puede ayudarles a comprender el dolor que pueden causar y motivar un cambio en su conducta.

Las anotaciones de las sanciones muy graves se cancelarán de oficio, a efectos de antecedentes, una vez transcurridos tres años desde su total cumplimiento o prescripción (art. 113.4 TRLTSV).

¹⁵⁹⁶ Las sanciones por infracciones leves no computan a efectos de antecedentes en el registro de Conductores e Infractores (art. 113.3 TRLTSV).

¹⁵⁹⁷ Importes de 100 a 600 €. Al igual que en la mayoría de las multas de tráfico, admiten reducción del 50%.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto anteriormente, en la imposición de sanciones deberá tenerse en cuenta¹⁵⁹⁸ que¹⁵⁹⁹:

¹⁵⁹⁸ La Ley debiera dar más libertad a la autoridad sancionadora para proponer alternativas a una multa económica. Las multas adolecen siempre de la injusticia que supone sancionar a unas personas con pocos recursos frente a otras que disponen de ellos en abundancia.

En las sanciones administrativas, a diferencia de las sanciones penales, no existe el equivalente a días -multa que tiene en cuenta la capacidad económica del infractor.

En Alemania la „Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (OWiG)“ (Código de Infracciones Administrativas), de 24.05.1968 (reformada muchas veces) señala en su art. 17 que la multa se basará en la infracción cometida y las alegaciones presentadas por el infractor. Se tendrán en cuenta las circunstancias económicas del infractor, salvo en las infracciones castigadas con multas de escasa cuantía. Y en España debiera incorporarse estas disposiciones a las infracciones administrativas.

Una situación mucho más igualitaria se produce con la retirada del permiso y la prohibición de conducir durante cierto tiempo y se evita la repetición de las infracciones. A muchos conductores les duele más la prohibición de conducir que la multa, ya que no pueden conducir el vehículo que a veces aman tanto. Los contrarios a esta tesis dicen que un rico siempre podrá tomar un taxi o contratar a un conductor y que además un profesional que necesita el permiso de conducción para trabajar sufriría un castigo mayor que el resto de los conductores.

En su art. 18 establece que la multa debe ser superior a la ventaja económica que le supone al infractor cometer la infracción. Si el máximo legal no es suficiente, se puede exceder.

El periódico "El País" de 7 de enero de 2010 se hace eco de una sanción a un millonario suizo que batió todos los récords de las multas de tráfico de su país al ser sancionado con 202.415 euros por un juez. El motivo fue un exceso de velocidad al circular a 137 kilómetros por hora en un pueblecito suizo. La penalización en Suiza no depende de un baremo de velocidad -tantos euros según los kilómetros por hora de exceso- sino de la riqueza (o pobreza) del infractor. Así, la sanción se ha calculado tras valorar las posesiones del conductor, cuyo nombre no se ha hecho público, en una cifra próxima a 16 millones de euros. Además, era reincidente, lo que aumentó la sanción. También en Finlandia o Alemania se actúa de la misma forma.

La Agencia EFE en un despacho de 05.03.2009 informa que la multa de tráfico más alta impuesta en Finlandia hasta la fecha la recibió en enero de 2002 un ejecutivo de Nokia, Anssi Vanjoki. Entonces, Vanjoki fue sancionado con 116.000 euros por conducir su motocicleta por el centro de Helsinki a 75 kilómetros por hora, 25 kilómetros por encima del límite, aunque finalmente un juzgado le rebajó la multa a 6.000 euros.

El 18.11.2020 los medios alemanes comentan que un exitoso millonario de ese país, al que califican como "gamberro de la carretera" fue multado con 2,7 millones de euros por una acumulación, en un solo día, de varios delitos: conducción temeraria, lesiones, resistencia a agentes de la autoridad, carrera ilegal, conducción sin permiso, etc.

El 16.10.2023 los medios se hacen eco de una multa de 1.4 millones de dólares a un conductor en el estado federado de Georgia (USA) por exceso de velocidad. Aunque se reconoció que era un error de impresión, el digital "News San Diego" destaca que las multas por exceso de velocidad son superiores en una carretera con dos carriles frente a las infracciones que se cometen en las demás carreteras.

Por otra parte, la revista digital "Motor a fondo" en su edición de 16 de junio de 2014 señala que una conocida carrera para millonarios, la **Gumball 3000** terminó el pasado 12 de junio después de unas 3.000 millas de ruta entre Miami, que fue el punto de partida, e Ibiza, que fue el punto final. Esta nueva edición terminó sin accidentes y víctimas mortales. Eso sí, los 50 participantes no se libraron de 101 multas de la Guardia Civil y 45 de los Mossos d'Esquadra, por exceso de velocidad. En Barcelona hubo un conductor que fue denunciado en tres ocasiones. Llegó a circular a 214 km/h en una vía limitada a 120 km/h.

El diario "Las Provincias" de Valencia en su edición de 15.11.2014 añade que las Direcciones Generales de la Guardia Civil y de Tráfico informaron el día anterior que en las carreteras valencianas fueron sorprendidos por los agentes dos conductores que circulaban a 217 y 227 km/h respectivamente, cuando participaban en aquella carrera.

El periódico "El Comercio" de Asturias, informa el 18.09.2019 que 10 turistas super deportivos de alta gama estaban haciendo un "tour" por el Principado, circulando por carreteras estrechas a gran velocidad sin respetar las líneas continuas y entrando por el carril contrario en las curvas. También informa que uno de esos vehículos, valorado en 300.000 € acabó estrellándose.

En España, en la R-4, fue detectado el 21.03.2016 un conductor discapacitado (carecía de una pierna) que tenía la conducción limitada a 100 km/h, conduciendo a 297 km/h. Eso supone recorrer un campo de fútbol de 105 m en 1,27 segundos. Al ser un delito, fue tramitado por juicio rápido. A pesar de tener todos los puntos retirados, el fiscal propuso una multa de 3.600 € y un año de retirada del permiso, lo que fue aceptado por el acusado. Esta es la pena habitual en estos casos en los que no se pone en peligro la vida de otros. En 2014 se iniciaron en los

¹⁶⁰⁰ (Multas sucesivas por infracciones en el mismo lugar).

¹⁶⁰¹ (Principio de confianza legítima).

juzgados 752 procedimientos penales por exceso de velocidad, de los que 454 acabaron en sentencias condenatorias. Parece que los jueces españoles van tomando conciencia de que hay que aprovechar la oportunidad que brinda el código penal con la figura de los días-multa para aplicarla en función de los ingresos del infractor. Proceden del derecho escandinavo y fueron introducido en 1995 en nuestro Código Penal. La sustitución de la prisión por las penas de día-multa es facultativa del juez. Esta pena consiste en la imposición de una multa con una cuota diaria que oscila entre un mínimo de 2 euros y un máximo de 400 euros; la concreta cuantía de dicha cuota diaria depende de la situación económica del reo, deducida de su patrimonio, ingresos, obligaciones y cargas familiares y demás circunstancias personales del mismo.

El 26.11.2018 se dio a conocer una multa de conformidad, de 48.000 €, por este sistema, impuesta a un conocido jugador de fútbol por conducir un vehículo careciendo de puntos en su permiso de conducción, a razón de 200€ diarios de multa.

Siempre ha habido autoridades con imaginación para proponer sanciones alternativas e inteligentes, así el diario ABC de 31.08.1960 destaca que el Jefe de la Policía Municipal de Tudela obligó a un joven ciclista a acudir 1 hora diaria a la Academia municipal hasta aprender totalmente el Código de la Circulación después de una disputa con un policía local.

Las declaraciones sobre consumo que los conductores con adicciones informan en los Centros de Reconocimiento Médico (CRC) en general no son reales, cada uno busca su estrategia para esconder, justificar o imponer su propia consideración, argumentando para sí y para el médico un falso control de la situación individual.

Castigar con multas o con el Código Penal el consumo de alcohol o drogas sin comprobar los motivos porque una persona toma esas sustancias no es la mejor opción para que esa persona abandone esas conductas. Hay que tratar el dolor psicológico que ya existía en la persona antes de convertirse en adicta. El legislador aplica la ley del mínimo esfuerzo y cree que con el agravamiento de sanciones y penas va a resolver problemas sociales muy enquistados.

En los últimos años, la Dirección General de Tráfico (DGT) ha editado las guías para la historia clínica básica y la específica, que pautan un modelo de protocolo de evaluación, para obtener el máximo aprovechamiento de la anamnesis y exploración por parte de los profesionales de los CRC.

Existe un organismo creado en 1985 cuya labor es bastante desconocida y cuyas actuaciones no parece que consigan revertir el consumo de drogas. Se trata de la Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas, adscrita al Ministerio de Sanidad, que lleva a cabo algunas iniciativas en materia de Seguridad Vial. Lógicamente también existe un "Plan Nacional sobre Drogas" que se basa en un Grupo Interministerial, una Conferencia Sectorial y una Comisión Interautonómica. Se pueden consultar en <http://www.pnsd.mscbs.gob.es/pnsd/planAccion/plan/productos/rdemanda.htm>

Otro organismo desconocido en relación con la seguridad vial es el Instituto para la Evaluación de Políticas Públicas, que sustituyó a la Agencia de Evaluación de la Calidad. Este último organismo realizó en 2009 la Evaluación del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008 e hizo una serie de recomendaciones.

En 2009 hubo varias proposiciones en el Congreso para retirar la multa por utilizar el móvil si se instalaba un sistema manos libres y también se propuso permitir instalar un contestador en el vehículo que informase que el conductor iba conduciendo.

En algunos países se puede evitar el pago de ciertas multas si se asiste a un curso de sensibilización gratuito sobre las consecuencias de no respetar las reglas de circulación.

¹⁵⁹⁹ Debemos tener en cuenta la Recomendación del Defensor del Pueblo, de fecha 09.07.2009, a la Guardia Civil, en relación con la imposición de denuncias por infracciones de tráfico, según la cual recomienda: "Que se instruya y recuerde a los agentes de tráfico que en caso de que existan dudas acerca de la antijuricidad de la conducta de la persona cuya sanción se pretende se abstengan de sancionar".

¹⁶⁰⁰ El Artículo 63.3 de la ley 39/2015 de 1 de octubre del Procedimiento Administrativo común de las administraciones públicas, dispone: "No se podrá iniciar nuevos procedimientos de carácter sancionador por hechos o conductas tipificados como infracciones en cuya comisión el infractor persista de forma continuada, en tanto no haya recaído una primera resolución sancionadora, con carácter ejecutivo".

Si la infracción hubiese sido la misma pero el lugar o punto kilométrico hubiese sido distinto, las sanciones hubiesen sido válidas.

¹⁶⁰¹ Principio derivado del principio de seguridad jurídica según el cual la Administración pública no puede defraudar las expectativas que han creado sus normas y decisiones sustituyéndolas inesperadamente por otras de signo distinto.

- a) Las infracciones previstas en el artículo 77.c) y d)¹⁶⁰² serán sancionadas con multa de 1.000 euros¹⁶⁰³. En el supuesto de conducción con tasas de alcohol superiores a las que reglamentariamente se establezcan¹⁶⁰⁴, esta sanción únicamente se impondrá

El cambio de criterio es posible, pero ha de ser motivado y basado en razones objetivas. Si, no obstante, este cambio produce lesiones a los intereses de los administrados, pueden dar lugar a la emergencia de un derecho a la indemnización. LRJSP, art. 3.1. e). «En el conflicto que se suscita entre la legalidad de la actuación administrativa y la seguridad jurídica derivada de la misma, tiene primacía esta última por aplicación de un principio que, aunque no extraño a los que informan nuestro ordenamiento jurídico, ya ha sido recogido explícitamente por esta Sala [...], el “principio de protección de la confianza legítima” que ha de ser aplicado no tan solo cuando se produzca cualquier tipo de convicción psicológica en el particular beneficiado, sino más bien cuando se basa en signos externos producidos por la Administración lo suficientemente concluyentes para que le induzca razonablemente a confiar en la legalidad de la actuación administrativa, unido a que, dada la ponderación de los intereses en juego —interés individual e interés general— la revocación o la dejación sin efecto del acto, hace crecer en el patrimonio del beneficiario que confió razonablemente en dicha situación administrativa, unos perjuicios que no tiene por qué soportar» (STS de 19-I-1990, consolidada en las SSTs de 27-I y 1-II-1990).

Es lo que ocurrió, por ejemplo, con la entrada en vigor de Madrid Central y la ausencia de cartas informativas para los afectados.

¹⁶⁰² c) Conducir con alcohol o drogas y d) Negarse a someterse a las pruebas de detección de alcohol y drogas.

¹⁶⁰³ Estas sanciones no son leves, graves o muy graves. Al duplicar el importe de las muy graves, queda la duda de si se podrían calificar de “gravísimas”. No debiera figurar aquí, sino en el art. 77.c).

Los legisladores conscientes de que el alcohol y las drogas están detrás de un porcentaje muy importante de accidentes graves consideraron necesario aumentar el reproche hacia este tipo de conductas y por ello las infracciones relativas a la reincidencia en el último año en el caso del alcohol o la presencia de drogas se separan del criterio sancionador general y la multa que conllevan se sitúa en un escalón superior, además de la consiguiente detracción de puntos.

La sanción de 1.000 €, que se reduce a 500 € por pronto pago, se va aplicar por:

- Conducir con presencia de drogas en el organismo, por mínima que sea, y se tengan o no antecedentes.
- Conducir con una tasa de alcohol superior a la establecida reglamentariamente cuando el conductor haya sido sancionado, por cualquier administración con competencia en materia de tráfico, en el año inmediatamente anterior por exceder la tasa de alcohol permitida, debiendo estar anotada la sanción en el Registro de Conductores e Infractores y ser visible para los agentes, así como el que circula con una tasa que supere el doble de la permitida, en el artículo 20 del RGCir, en función del vehículo que se conduzca (Véase el Compendio de Instrucciones de la DGT, de 08.05.2014: 14/V-106, 14/S-133, 14/C-114).
- Incumplir los conductores de vehículos y demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de tráfico (art. 14.2 TRLTSV y art. 21.a RGCir) o hayan cometido una infracción (art. 14.2 TRLTSV), la obligación de someterse a las pruebas para la detección de alcohol o de la presencia de drogas en el organismo.

En estos casos también se deben aplicar los márgenes de corrección de los etilómetros, tal como lo refleja la sentencia 89/2021, de 31 de marzo, del juzgado núm. 3 de lo Contencioso Administrativo de Pontevedra que estimó que hay que tener en cuenta el margen de error de hasta el 7,5% establecido en cada caso en la Orden Ministerial de 22 noviembre 2006. Siendo diferente ese margen según el aparato etilómetro empleado en la medición sea nuevo, según sea su fecha de puesta en funcionamiento, y también para el caso de que haya sido objeto de algún tipo de reparación.

Si el resultado después de deducir el margen de error del etilómetro estuviese por debajo de los 0.5 mg/l, la sanción a aplicar a la conducta sería de multa de 500 en lugar de 1.000 € y la detracción aparejada sería de 4 y no de 6 puntos.

En caso de cometer una infracción de tráfico o verse implicados en un accidente de circulación, los peatones, los conductores de ganados, incluidos los jinetes, que no aceptasen someterse a las pruebas de detección, también serían denunciados y posteriormente sancionados con una multa de 1.000 € (art. 80.2.a TRLTSV).

En otros países como Alemania se ha optado por exigir al conductor, para poder volver a conducir, que presente un informe médico que certifique que no ha consumido ninguna droga durante un plazo que va de un año a cinco años. Existen test médicos que permiten comprobar si existen rastros de drogas en el organismo que acrediten un consumo reciente.

¹⁶⁰⁴ La tasa de alcohol figura en el art. 20 RGCir. Se castiga la reincidencia en consumo de alcohol, pero no de drogas.

al conductor¹⁶⁰⁵ que ya hubiera sido sancionado en el año inmediatamente anterior¹⁶⁰⁶ por exceder la tasa de alcohol permitida¹⁶⁰⁷, así como al que circule con una tasa¹⁶⁰⁸ que supere el doble¹⁶⁰⁹ de la permitida.¹⁶¹⁰

¹⁶⁰⁵ Como el agente no conoce en muchos casos los antecedentes del conductor, éste podría abonar la multa para acogerse al Art. 12.2 del Procedimiento Sancionador en Materia de Tráfico que indica: **“El abono del importe de la multa** indicado en la notificación de la denuncia, tanto si es señalado por el agente en el acto de la denuncia, como en la notificación enviada posteriormente por el instructor, **implicará la terminación del procedimiento una vez concluido el trámite de alegaciones sin que el denunciado las haya formulado, ...”**, y de esa forma, con el pretexto de que ya realizó el abono, negarse a pagar la nueva cantidad que pueda fijar la unidad de sanciones de la Jefatura de Tráfico.

¹⁶⁰⁶ Hubiera quedado mucho más preciso si indicase “en los últimos doce meses”, ya que con esta redacción podría interpretarse que una infracción cometida en febrero del año anterior todavía sigue repercutiendo sobre otra que se cometa, por ejemplo, en mayo del año siguiente.

EL artículo 30 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público establece:

“3. El plazo de prescripción de las sanciones comenzará a contarse desde el día siguiente a aquel en que sea ejecutable la resolución por la que se impone la sanción o haya transcurrido el plazo para recurrirla.”

Es decir, el período se tiene que referir a los últimos doce meses, pues lo contrario iría contra la seguridad jurídica. La clave está en el añadido de la palabra “inmediatamente” ya que si comprendiese todo el año anterior bastaría con que dijese “sancionado en el año anterior”.

Además, debería haber establecido que la sanción tendría que haber adquirido firmeza en la vía administrativa. Se echa de menos en la Ley, que no existiese una disposición transitoria que aclarase lo que iba suceder con los procedimientos sancionadores afectados por este apartado ya que una vez entrada en vigor la reforma de la Ley iba a haber muchas sanciones que se harían firmes con posterioridad y que se correspondían con infracciones que tuvieron lugar durante el año anterior a la entrada en vigor de la reforma. El reincidente siempre sería multado con 1.000 €, pero podrían variar los puntos que perdiese: 4 o 6 dependiendo de la tasa de alcoholemia.

Así pues, conducir bajo los efectos del alcohol es la única infracción que castiga la reincidencia, siempre que sea en el año inmediatamente anterior.

El art. 29 de la Ley 40/2015 dispone, en su art. 29 sobre el **principio de proporcionalidad** de las sanciones administrativas:

“1. Las sanciones administrativas, sean o no de naturaleza pecuniaria, en ningún caso podrán implicar, directa o subsidiariamente, privación de libertad (también en el art. 25.3 CE).

2. El establecimiento de sanciones pecuniarias deberá prever que la comisión de las infracciones tipificadas no resulte más beneficiosa para el infractor que el cumplimiento de las normas infringidas.

3. En la determinación normativa del régimen sancionador, así como en la imposición de sanciones por las Administraciones Públicas se deberá observar la debida idoneidad y necesidad de la sanción a imponer y su adecuación a la gravedad del hecho constitutivo de la infracción. La graduación de la sanción considerará especialmente los siguientes criterios:

a) El grado de culpabilidad o la existencia de intencionalidad.

b) La continuidad o persistencia en la conducta infractora.

c) La naturaleza de los perjuicios causados.

d) La reincidencia, por comisión en el término de un año de más de una infracción de la misma naturaleza cuando así haya sido declarado por resolución firme en vía administrativa.

4. Cuando lo justifique la debida adecuación entre la sanción que deba aplicarse con la gravedad del hecho constitutivo de la infracción y las circunstancias concurrentes, el órgano competente para resolver podrá imponer la sanción en el grado inferior.

5. Cuando de la comisión de una infracción derive necesariamente la comisión de otra u otras, se deberá imponer únicamente la sanción correspondiente a la infracción más grave cometida.

6. Será sancionable, como infracción continuada, la realización de una pluralidad de acciones u omisiones que infrinjan el mismo o semejantes preceptos administrativos, en ejecución de un plan preconcebido o aprovechando idéntica ocasión”.

El principio de proporcionalidad significa pues que la sanción debe ser ajustada a la gravedad del hecho constitutivo de infracción, idónea y necesaria.

¹⁶⁰⁷ Tanto en la vía administrativa como en la penal sería importante que se ofreciese al inicio del procedimiento la posibilidad de presentar un certificado de haber sido tratado de la adicción en un centro terapéutico especializado y que eso le supusiese al infractor un beneficio en el importe de la sanción o de la pena y luego sería clave que se hiciese un seguimiento de la conducta de las personas que conducen bajo la influencia de alcohol o drogas mediante equipos multidisciplinares que tratasen de revertir esas conductas.

En la vía penal existe la posibilidad de que el delincuente se pueda acoger al art. 801 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal para que se le aplique el art. 80 del Código Penal. Este último artículo establece:

1. Los jueces o tribunales, mediante resolución motivada, podrán dejar en suspenso la ejecución de las penas privativas de libertad no superiores a dos años cuando sea razonable esperar que la ejecución de la pena no sea necesaria para evitar la comisión futura por el penado de nuevos delitos.

Para adoptar esta resolución el juez o tribunal valorará las circunstancias del delito cometido, las circunstancias personales del penado, sus antecedentes, su conducta posterior al hecho, en particular su esfuerzo para reparar el daño causado, sus circunstancias familiares y sociales, y los efectos que quepa esperar de la propia suspensión de la ejecución y del cumplimiento de las medidas que fueren impuestas.

2. Serán condiciones necesarias para dejar en suspenso la ejecución de la pena, las siguientes:

1.^a Que el condenado haya delinquido por primera vez. A tal efecto no se tendrán en cuenta las anteriores condenas por delitos imprudentes o por delitos leves, ni los antecedentes penales que hayan sido cancelados, o debieran serlo con arreglo a lo dispuesto en el artículo 136. Tampoco se tendrán en cuenta los antecedentes penales correspondientes a delitos que, por su naturaleza o circunstancias, carezcan de relevancia para valorar la probabilidad de comisión de delitos futuros.

2.^a Que la pena o la suma de las impuestas no sea superior a dos años, sin incluir en tal cómputo la derivada del impago de la multa.

3.^a Que se hayan satisfecho las responsabilidades civiles que se hubieren originado y se haya hecho efectivo el decomiso acordado en sentencia conforme al artículo 127.

Este requisito se entenderá cumplido cuando el penado asuma el compromiso de satisfacer las responsabilidades civiles de acuerdo a su capacidad económica y de facilitar el decomiso acordado, y sea razonable esperar que el mismo será cumplido en el plazo prudencial que el juez o tribunal determine. El juez o tribunal, en atención al alcance de la responsabilidad civil y al impacto social del delito, podrá solicitar las garantías que considere convenientes para asegurar su cumplimiento.

Su punto 5, incluso permite que el juez o tribunal pueda acordar la suspensión de la ejecución de las penas privativas de libertad **no superiores a cinco años** de los penados que hubiesen cometido el hecho delictivo a causa de su dependencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas, o similares **siempre que se certifique suficientemente, por centro o servicio público o privado debidamente acreditado u homologado, que el condenado se encuentra deshabitado o sometido a tratamiento para tal fin** en el momento de decidir sobre la suspensión.

El juez o tribunal podrá ordenar la realización de las comprobaciones necesarias para verificar el cumplimiento de los anteriores requisitos.

En el caso de que el condenado se halle sometido a tratamiento de deshabituación, también se condicionará la suspensión de la ejecución de la pena a que no abandone el tratamiento hasta su finalización. No se entenderán abandono las recaídas en el tratamiento si estas no evidencian un abandono definitivo del tratamiento de deshabituación.

Lo importante es prevenir una segunda infracción o un segundo delito y para ello **la persona tiene que interiorizarse profundamente** de lo que significan sus actos y las consecuencias que acarrear.

¹⁶⁰⁸ No hay una tasa única. Se refiere a las tasas que figuran en el art. 20 del RGCir.

¹⁶⁰⁹ El cálculo de todas las tasas de alcohol y, en este caso, la determinación de estar en presencia del «doble de la permitida» ha de tener en cuenta los márgenes de error establecidos a tal efecto en el Anexo XIII de la Orden ICT/155/2020, de 7 de febrero, por la que se regula el control metrológico del Estado de determinados instrumentos de medida (BOE núm. 47, de 24 de febrero, con vigencia desde el 24.08.2020).

Errores máximos permitidos en la verificación periódica de los etilómetros evidenciales

Concentraciones nominales de alcohol en aire espirado C	Orden ICT 155/2020
$\leq 0,400$ mg/L	0,03 mg/L
$> 0,400$ mg/L y ≤ 1 mg/L	7,5%
> 1 mg/L y ≤ 2 mg/L	7,5%
> 2 mg/L y $\leq 2,455$ mg/L	$0,75 \pm C - 1,35$
$> 2,455$ mg/L	$0,75 \times C - 1,35$

El margen de error en una concentración en aire espirado de 500 mg/L, supone que si se contempla el margen de error, el conductor sometido a una prueba de alcoholemia podría tener en realidad 462,5 mg/L y perdería 4 puntos. Lo mismo sucede en los casos en los que la concentración de 250 mg/L, ya que podría tener 231,25 mg/L, teniendo en cuenta el margen de error. En este caso, al no alcanzar de forma indubitada los 250 mg/L no se le detrarían puntos.

Para calcular la tasa exacta, se deberá multiplicar, en la mayoría de los casos, 0,925 por la tasa de alcoholemia obtenida en el etilómetro.

Dicho margen de error es admitido de forma unánime por la jurisprudencia de la Sala Segunda del Tribunal Supremo, entre muchas de ellas, en la STS nº 163/2018 de fecha 6 de abril de 2018.

Si aplicando este cálculo, la tasa exacta no supera los 0,60 miligramos por litro que regula el art. 379.2 del C.P., la comisión del delito de conducción bajo los efectos del alcohol no será automática, sino que deberemos atender al resultado de las pruebas de sintomatología del atestado policial.

Esta Orden forma parte del marco regulatorio constituido por el art. 149.1.12ª CE, la Ley 33/2014, de Metrología, el Real Decreto 244/2016 que desarrolla esta última ley.

¹⁶¹⁰ Se echa de menos que no diga "reglamentariamente". Hay que tener en cuenta que esto significa que se aplica lo dispuesto en el art. 20 RGCir, es decir a partir de 0,25 mg/l en aire espirado o de 0,5 g/l en sangre para los conductores en general, (si pasa de 0,60 mg/l en aire espirado o 1,2 g/l en sangre pasa a ser delito) y de 0,3 g/l en sangre o 0,15 mg/l en aire espirado para conductores noveles y profesionales.

Se considera conductores profesionales a quienes conduzcan vehículos:

- que transporten mercancías con una masa máxima autorizada superior a 3.500 kg
- que transporten viajeros de más de nueve plazas o de servicio público
- que transportes escolares o menores
- que transporten mercancías peligrosas
- que efectúen servicio de urgencia
- que efectúen transportes especiales

En el caso de los conductores noveles, esta tasa más baja se aplica durante los dos primeros años posteriores a la obtención del permiso o licencia de conducción.

Cabe recordar los todavía vigentes criterios mantenidos en la Instrucción 3/2006 de la Fiscalía General del Estado, que establece que "**por encima de la tasa de 0,4 mg/l en aire espirado**, se ejercerá normalmente la acción penal. En supuestos de alcoholemia comprendidos entre 0,8 y 1,2 gramos de alcohol por 1.000 c.c. de sangre, o lo que es lo mismo, entre 0,40 y 0,60 mg de alcohol por litro de aire espirado, las Sras. y Sres. Fiscales acusarán por delito contra la seguridad del tráfico cuando concurren circunstancias tales como la existencia de síntomas de embriaguez en el conductor, la comisión de infracciones reglamentarias que denoten una conducción peligrosa o descuidada o el **haber provocado un accidente de circulación**".

El Dictamen 1/2021 del Fiscal de Sala de Seguridad Vial, especialmente sus conclusiones 27 y 28, indica que solo con dar 0,40 mg/l un conductor de bus escolar, **aún sin síntomas**, en un Control Aleatorio supone Atestado policial, e incluso que superar los 0,15 mg/l ya debería suponer siempre Atestado policial en estos casos por vulneración relevante del deber normativo de cuidado exigido a un conductor profesional cualificado con cualquier autobús (o taxi), y a mayor motivo cuando se conduce un bus escolar con menores.

- b) La multa por la infracción prevista¹⁶¹¹ en el artículo 77j)¹⁶¹² será el doble de la prevista para la infracción originaria que la motivó, si es infracción leve, y el triple, si es infracción grave o muy grave¹⁶¹³.
- c) La infracción recogida en el artículo 77h)¹⁶¹⁴ se sancionará con multa de 6.000 euros¹⁶¹⁵.

¹⁶¹¹ Una vez más vemos la injusticia que suponen las multas pecuniarias que se aplican sin tener en cuenta los recursos económicos del infractor ya que hay conductores que prefieren pagar el recargo de una multa por no identificar al conductor que perder puntos y correr el riesgo de tener que hacer un curso de recuperación total. En caso de no identificar al conductor que ha cometido una infracción el importe de la multa se graduará en función del tipo de infracción original.

- Si la infracción original es leve: el doble de la misma [100 € (o menos) = 200 €].
- Si la infracción original es grave: el triple de la misma [200 € = 600 €].
- Si la infracción original es muy grave: el triple de la misma [500 € = 1.500 €].

¹⁶¹² Por no identificar al conductor. Caso de incumplimiento de dicha obligación se sancionará al titular del vehículo por la comisión de una infracción muy grave. Los datos facilitados deben incluir el número de permiso o licencia de conducción.

Si el conductor no figura inscrito en el Registro de Conductores e Infractores, el titular deberá disponer de copia de la autorización administrativa que le habilite a conducir en España. Si el titular fuese una empresa de alquiler de vehículos sin conductor, esta copia podrá ser sustituida por la copia del contrato de arrendamiento.

Si el titular hubiese comunicado al Registro de Vehículos de la DGT el conductor habitual, quedará exonerado de tener que identificar al conductor.

La sanción deja de tener un importe máximo y pasa a depender de la infracción originaria. No admite reducción del 50%. Es una multa muy discutible porque no tiene en cuenta el nivel de renta del titular y se convierte en una forma indirecta de “comprar” puntos.

Recientemente en Italia la Corte Constitucional italiana resolvió un recurso de inconstitucionalidad contra lo que se denomina en aquel país la “doble multa”, es decir, la multa por la infracción a la que se añade la multa por no identificar al conductor, y validó su existencia tal como figura en el nuevo “Codice della Strada”. En aquel país se exige para identificar al conductor una copia compulsada de su permiso; en España sólo en el caso de los extranjeros no inscritos en el registro de conductores e infractores y sin obligación de que sea compulsada.

¹⁶¹³ Los medios de identificación, por parte del titular, del conductor responsable de una infracción son:

- **Por correo:** devolviendo el impreso que ha recibido, debidamente cumplimentado, a la Jefatura Provincial de Tráfico o al Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas.
- **Por fax:** remitiendo el impreso debidamente cumplimentado.
- **A través de internet:** www.dgt.es
 - No es posible identificar desde la página web a conductores que no residan en territorio español. Tendrá que hacerse por escrito.
 - No es posible identificar desde la página web a conductores que carezca de permiso o licencia de conducir adecuado para el vehículo con el que se ha cometido la infracción. Tendrá que hacerse por escrito.

¹⁶¹⁴ Conducir vehículos que tengan mecanismos inhibidores de radar. Se trata de que al infractor no obtenga ventaja del incumplimiento de la Ley. No admite reducción del 50%. Dado que estos aparatos sólo tienen como utilidad inhibir radares debiera disponerse su comiso para seguir evitando su uso. Si se colocan caracteres reflectantes iguales a los de la matrícula pegados sobre ella no podría aplicarse esta sanción ya que no se trata de un mecanismo. Recordemos que, según el DLE, mecanismo es el “Conjunto de las partes de una máquina en su disposición adecuada”.

¹⁶¹⁵ Esta sanción tan abultada no desanima a todos los infractores. La agencia EFE en un despacho fechado en Barcelona informa que el día 27.04.2015 la policía autonómica de Cataluña denunció a un conductor por llevar instalado un sistema de detección de radares y un inhibidor láser que provoca que los radares den error de lectura y no puedan detectar ni fotografiar el vehículo infractor. Según la agencia de noticias el conductor fue sancionado con una multa de 200 € por infracción grave contemplada en el artículo 18.3) del RGCir (anterior art. 65.4g) de la LTSV, lo que le supuso la detracción de 3 puntos de su permiso de conducción y deberá abonar otra multa de 6.000 euros por violar el anterior artículo 65.5 h de la LTSV que prohibía llevar inhibidores láser. En total pues, el conductor fue sancionado con 6.200 euros y con la detracción de 9 puntos del permiso.

d) Las infracciones recogidas en el artículo 77.n), ñ), o), p), q), r), s) y t) ¹⁶¹⁶ se sancionarán con multa de entre 3.000 y 20.000 euros ¹⁶¹⁷.

¹⁶¹⁸ (Eximentes).

¹⁶¹⁹ (Más de una infracción al mismo tiempo).

3. En el supuesto de la infracción recogida en el artículo 77q) ¹⁶²⁰ se podrá imponer ¹⁶²¹ la sanción de suspensión de la correspondiente autorización por el período de hasta un año. Durante el tiempo que dure la suspensión su titular no podrá obtener otra autorización para las mismas actividades ¹⁶²².

¹⁶¹⁶

n) Realizar en la vía obras sin la autorización correspondiente, así como la retirada, ocultación, alteración o deterioro de la señalización permanente u ocasional.

ñ) No instalar la señalización de obras o hacerlo incorrectamente, poniendo en grave riesgo la seguridad vial.

o) Incumplir las normas que regulan las actividades industriales que afectan de manera directa a la seguridad vial.

p) Instalar inhibidores de radar en los vehículos.

q) Incumplir las normas sobre el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de enseñanza y formación y de los centros de reconocimiento de conductores que afecten a la cualificación de los profesores o facultativos, al estado de los vehículos utilizados en la enseñanza, o a elementos esenciales.

r) Daños en la vía o circulación: causar daños a la infraestructura de la vía, o alteraciones a la circulación debidos a la masa o a las dimensiones del vehículo, cuando se carezca de la correspondiente autorización administrativa o se hayan incumplido las condiciones de la misma, con independencia de la obligación de la reparación del daño causado.

s) Incumplir las normas sobre los cursos de conducción segura y eficiente cuya realización conlleve la recuperación o bonificación de puntos, que afecten a la cualificación de los profesores o facultativos, al estado de los vehículos utilizados, a elementos esenciales que incidan directamente en la seguridad vial, o que supongan un impedimento a las labores de control, inspección o auditoría.

t) Incumplir las normas de actuación por los operadores cuya actividad esté vinculada con el ejercicio de las competencias del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico que sean reiteración de errores de tramitación administrativa, o que supongan un impedimento a las labores de control, inspección o auditoría.

¹⁶¹⁷ Ese margen a favor de la administración es sorprendente ya que no detalla por franjas la sanción que se va a aplicar. La reforma del TRLTSV en la versión publicada el 21.12.2021 aumenta el número de infracciones que podemos calificar de "gravísimas". Además, no admiten 50% de descuento por pronto pago en aplicación del art. 93.2 TRLTSV.

¹⁶¹⁸ Además de contemplar los agravantes, el TRLTSV debiera indicar que la autoridad sancionadora podrá eximir de la sanción al presunto infractor cuando exista una necesidad debidamente acreditada o cuando no pueda evitar la infracción.

¹⁶¹⁹ Se echa de menos en el TRLTSV que no aclare lo que ocurre cuando en el mismo acto se comete, al mismo tiempo, por ejemplo, exceso de velocidad, no llevar el cinturón de seguridad abrochado, alcohol y drogas en el organismo, deterioro de los neumáticos y exceso de ocupantes.

Ya la primera infracción documentada de 8 de enero de 1896 publicada en el London Daily News se ocupaba de la concurrencia de infracciones en el mismo hecho de la circulación. Se sancionó a un conductor por conducir un vehículo sin ir arrastrado por un caballo, no ir, al menos, tres personas en el vehículo y por exceso de velocidad. El juez encontró tres infracciones distintas y sancionó de forma independiente cada una de ellas, acumulando la suma de las multas.

¹⁶²⁰ Se refiere a las autoescuelas y a los centros psicotécnicos.

¹⁶²¹ Vemos que **es una sanción potestativa y modulable** en cuanto a su duración y, en todo caso, adicional a la multa prevista en el art.80.2 d) TRLTSV.

¹⁶²² Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores (BOE núm. 258, de 28 de octubre), en su artículo 37, dedicado a la suspensión cautelar e intervención inmediata de las autorizaciones, establece:

"1. En el curso de los procedimientos de declaración de nulidad o lesividad y pérdida de vigencia de la autorización de apertura y las de ejercicio del personal directivo y docente, podrá acordarse la suspensión cautelar de la autorización cuando su mantenimiento entrañe un grave peligro para la seguridad vial o perjudique notoriamente

La realización de actividades¹⁶²³ durante el tiempo de suspensión de la autorización¹⁶²⁴ llevará aparejada además **una nueva suspensión por un período de seis meses al cometerse el primer quebrantamiento, y de un año si se produjese un segundo o sucesivos quebrantamientos**¹⁶²⁵.

4. **En el caso de la infracción recogida en el artículo 77. u)**¹⁶²⁶, el aspirante no podrá presentarse a las pruebas para la obtención o recuperación del permiso o licencia de conducción u otra autorización administrativa para conducir en el plazo de seis meses.

¹⁶²⁷ (Infracción continuada).

el interés público, en cuyo caso el Jefe Provincial de Tráfico que conozca del expediente ordenará, mediante resolución fundada, la intervención inmediata de la autorización y la práctica de cuantas medidas crea necesarias para impedir el efectivo ejercicio de la misma.

2. Durante la suspensión cautelar e intervención inmediata de la autorización de apertura no se admitirán nuevas solicitudes para la práctica de las pruebas de obtención de permiso y licencia de conducción hasta que se subsane la deficiencia y la Jefatura Provincial de Tráfico exigirá la entrega de la autorización correspondiente.

3. Cuando la suspensión cautelar e intervención inmediata afecte a las autorizaciones de ejercicio del personal directivo o docente, el titular de la autorización no podrá desempeñar sus funciones directivas o docentes.

4. En los casos a que se refieren los apartados 2 y 3 anteriores, la Jefatura Provincial de Tráfico exigirá la entrega de la autorización correspondiente”.

¹⁶²³ Quedaría mejor si dijese “La realización de actividades relacionadas con la autorización durante el tiempo de su suspensión ...”.

¹⁶²⁴ Es necesario tener en cuenta que la Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de protección de seguridad ciudadana, dispone que (art. 39.2): “La multa podrá llevar aparejada alguna o algunas de las siguientes sanciones accesorias, atendiendo a la naturaleza de los hechos constitutivos de la infracción: (...) c) La suspensión temporal de las licencias, autorizaciones o permisos desde seis meses y un día a dos años por infracciones muy graves y hasta seis meses para las infracciones graves, en el ámbito de las materias reguladas en el capítulo IV de esta Ley. En caso de reincidencia, la sanción podrá ser de dos años y un día hasta seis años por infracciones muy graves y hasta dos años por infracciones graves”.

Autorizaciones entre las que estarían incluidas las que permiten la conducción de vehículos.

¹⁶²⁵ Debiera aclarar si son acumulativos los períodos de nuevas suspensiones ya que en uno de esos períodos podría quebrar la suspensión varias veces.

¹⁶²⁶ El art. 77.u) considera muy grave: “Utilizar dispositivos de intercomunicación no autorizados reglamentariamente, en las pruebas para la obtención y recuperación de permisos o licencias de conducción u otras autorizaciones administrativas para conducir, o colaborar o asistir con la utilización de dichos dispositivos”. Si se copiase con una chuleta no se aplicaría la espera de 6 meses para poder examinarse de nuevo.

¹⁶²⁷ El Juzgado de lo Contencioso-Administrativo núm. 34 de Madrid falló, en una sentencia de 6 de marzo de 2019, a favor de anular los sucesivos actos administrativos que el Ayuntamiento de Madrid inició contra un conductor que dejó el coche mal aparcado en zona verde durante 15 días y se fue de vacaciones. Considera la sentencia que las 14 multas que recibió de golpe el infractor en su domicilio debieron haberse tramitado todas en el mismo expediente y concluir en una sola sanción, al tratarse del mismo hecho cometido de forma continuada. Alegó el demandante que por los mismos hechos se le tramitaron distintos procedimientos, lo que va contra el artículo 63 de la Ley 39/2015 y agregó además “vulneración del principio de presunción de inocencia, de tipicidad y de proporcionalidad”.

El citado artículo establece en su punto 3 que “no se podrán iniciar nuevos procedimientos de carácter sancionador por hechos o conductas tipificadas como infracciones en cuya comisión el infractor persista de forma continuada, en tanto no haya recaído una primera resolución sancionadora, con carácter ejecutivo”.

Tratándose del mismo hecho, todos estos estacionamientos debieron haberse calificado como una única infracción administrativa continuada con los límites que respecto a la imposición de la sanción se establecen legalmente. Sin embargo, en este caso, el Ayuntamiento optó por sancionar individualmente cada uno de los hechos denunciados, lo cual constituye una infracción procedimental”, indica el fallo, que insiste en que todas debieron tramitarse en el mismo expediente y concluir en una sola sanción de 90 €.

Esta sentencia no es sólo novedosa para las multas de estacionamiento. El artículo 63.3 de la Ley 39/2015 es aplicable a otros supuestos, como puede ser las sanciones por acceder de manera continuada por el mismo lugar.

Artículo 81. Graduación¹⁶²⁸.

La cuantía de las multas establecidas en el artículo 80.1¹⁶²⁹ y en el anexo IV¹⁶³⁰ podrá incrementarse en un 30 por ciento,¹⁶³¹ en atención a la gravedad y trascendencia del hecho, los antecedentes del infractor y a su condición de reincidente¹⁶³², el peligro

Tal y como dice la sentencia, este artículo pretende es evitar que a un conductor le sean notificadas muchas infracciones en su domicilio, el mismo día, por el mismo hecho, cometidas en el mismo lugar, sin haber tenido la posibilidad de reaccionar.

Aquí debemos remarcar que el Ayuntamiento de Madrid (como tantos otros) tiene concesionada la vigilancia de las zonas ORA para obligar a abandonar la plaza de estacionamiento una vez superado el tiempo máximo permitido y de ese modo favorecer la rotación de los estacionamientos. La Ordenanza Municipal que lo regula tiene la cobertura legal en los art. 7.b y c TRLTSV. Los vigilantes de la ORA deben informar a la policía local para que esta última denuncie a los vehículos en infracción.

Sí quién lo estacionó no retira el vehículo tras finalizar el periodo autorizado en el ticket, tras el margen de tiempo establecido por el art. 105.1.g) TRLTSV, se podrá proceder a denunciar esta infracción y que la grúa municipal pueda proceder a retirarlo.

En el caso analizado, con la sentencia en la mano el infractor pagó una sola multa de 90€, lo que le resultó más económico que pagar un estacionamiento en un garaje durante una ausencia de 14 días. Pero de haber actuado más sensatamente la autoridad de tráfico habría sancionado al titular del vehículo, primero por excederse del tiempo de estacionamiento en la zona ORA y ese mismo día o al siguiente proceder a retirar el vehículo con la grúa municipal, lo que le hubiera supuesto al titular un importe mucho mayor, ya que se cobraría la estancia en el depósito municipal.

¹⁶²⁸ *Se pueden incrementar, pero no disminuir. En el código suizo de circulación están muy detalladas las consecuencias que supone tener no sólo antecedentes sino la gravedad de los mismos a la hora de la duración mínima de la retirada del permiso de conducción.*

Al ir leyendo este artículo vemos que se excluyen del incremento del 30% las sanciones específicamente previstas en el art. 80.2, TRLTSV (no identificación del conductor del vehículo y conducción de vehículos que tengan instalados inhibidores) por tener establecida, a estos efectos, una cuantía fija.

¹⁶²⁹ *Leves, graves y muy graves (hasta 100€, 200 € y 500€, respectivamente)*

¹⁶³⁰ *Las de velocidad.*

¹⁶³¹ *Esta disposición está pensada para cuando en una infracción grave o muy grave como por ejemplo no respetar un stop se pone en peligro la seguridad de los vehículos que se aproximan. De esa forma se evita que la sanción sea la misma habiendo o no habiendo peligro para los demás usuarios de la vía. También se utiliza para penalizar más a conductores reincidentes.*

Sin embargo, la ausencia de aclaraciones a la palabra "podrá" supone una preocupante potestad sancionadora discrecional.

¹⁶³² *La reincidencia puede ser conocida gracias a las normas establecidas en la Ley en materia de anotación y cancelación de sanciones. Así anotaciones que, conforme establece el art. 113.4, TRLTSV: "Se cancelarán de oficio, a efectos de antecedentes, una vez transcurridos tres años desde su total cumplimiento".*

Puede darse el caso de que la sanción que figura en el boletín de denuncia no sea la procedente, incluso aunque no se hayan presentado alegaciones, ya que pueden existir agravantes como la reincidencia, con lo cual si la denuncia se transforma automáticamente en sanción quedarían sin contemplar estas circunstancias y el infractor recibiría el mismo trato que otro conductor sin antecedentes. Por ello sería conveniente dictar resolución expresa y notificar la sanción procedente y si fuese una multa se debería proporcionar al sancionado la posibilidad de pagar el importe, distinto al que figuraba en la denuncia, con descuento en el período voluntario correspondiente. También la Sentencia núm. 327/2005 de TSJ Cataluña (Barcelona), Sala de lo Contencioso, 4 de marzo de 2005 estima que el riesgo potencial se concreta en la conducta de conducir el vehículo por una vía pública con una tasa de alcohol en sangre superior a la permitida.

potencial¹⁶³³ creado para él mismo y para los demás usuarios de la vía y al criterio de proporcionalidad¹⁶³⁴.

Los criterios de graduación establecidos anteriormente serán asimismo de aplicación a las sanciones por las infracciones previstas en el [artículo 77, párrafos n\) a t\)](#), ambos incluidos.¹⁶³⁵

CAPÍTULO III

Responsabilidad¹⁶³⁶

Artículo 82. Responsables¹⁶³⁷.

¹⁶³³ La Sentencia del TSJ Aragón (Zaragoza), Sala de lo Contencioso, 4 de febrero de 2000 (recurso 195/1997) estableció que el exceso de velocidad creó un peligro potencial ya se produjo en una zona con edificaciones colindantes con la carretera, con el consiguiente riesgo para posibles peatones o viandantes, teniendo en cuenta que las limitaciones de velocidad en vías urbanas o travesías se disponen precisamente por el riesgo que tales travesías conllevan.

¹⁶³⁴ La Administración tiene, en cada caso, que valorar esas circunstancias, detallarlas de forma precisa y justificarlas.

¹⁶³⁵ Se extiende la posibilidad de incrementar la sanción en un 30%, en atención a los criterios de graduación establecidos, a las infracciones muy graves referidas a los cursos de conducción segura y eficiente y a la actividad de los operadores en el ejercicio de competencias de la DGT.

- n. Realizar en la vía obras sin la autorización correspondiente, así como la retirada, ocultación, alteración o deterioro de la señalización permanente u ocasional.
- o. No instalar la señalización de obras o hacerlo incorrectamente, poniendo en grave riesgo la seguridad vial.
- p. Incumplir las normas, reglamentariamente establecidas, que regulan las actividades industriales que afectan de manera directa a la seguridad vial.
- q. Instalar inhibidores de radar en los vehículos o cualesquiera otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico. No constituirán infracción los sistemas de aviso que informan de la posición de los sistemas de vigilancia del tráfico.
- r. Incumplir las normas sobre el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de enseñanza y formación y de los centros de reconocimiento de conductores autorizados por el Ministerio del Interior o por los órganos competentes de las Comunidades Autónomas, que afecten a la cualificación de los profesores o facultativos, al estado de los vehículos utilizados en la enseñanza, o a elementos esenciales que incidan directamente en la seguridad vial.
- s. Incumplir las normas sobre los cursos de conducción segura y eficiente cuya realización conlleve la recuperación o bonificación de puntos, que afecten a la cualificación de los profesores o facultativos, al estado de los vehículos utilizados, a elementos esenciales que incidan directamente en la seguridad vial, o que supongan un impedimento a las labores de control, inspección o auditoría.
- t. Incumplir las normas de actuación por los operadores cuya actividad esté vinculada con el ejercicio de las competencias del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico que sean reiteración de errores de tramitación administrativa, o que supongan un impedimento a las labores de control, inspección o auditoría.

¹⁶³⁶ Se echa de menos en el artículo que no se fijen responsabilidades para el conductor de ganado o de animales de tiro, carga o silla, teniendo en cuenta además que el conductor y el propietario no tienen por qué coincidir. Las responsabilidades las encontramos en el artículo 1905 del Código Civil señala: "El poseedor de un animal, o el que se sirve de él, es responsable de los perjuicios que causare, aunque se le escape o extravíe. Sólo cesará esta responsabilidad en el caso de que el daño proviniera de fuerza mayor o de culpa del que lo hubiese sufrido". De todas formas, debemos tener en cuenta que los jueces ante la alegación de "fuerza mayor" suelen estimar que una velocidad más adecuada o una mayor distancia de seguridad habrían evitado el accidente.

¹⁶³⁷ En este artículo se quiebra, en los casos enumerados, el principio de que la responsabilidad corresponde a quien comete la infracción administrativa.

Debemos también tener en cuenta que la infracción conjunta de las normas de circulación puede ser motivo para que en caso de accidente haya concurrencia de culpas, por ejemplo, si un peatón cruza por un lugar no autorizado y el vehículo que lo atropella circula, a su vez, a una velocidad no autorizada en ese tramo o su conductor va distraído.

Los medios se hacen eco el 29.05.2019 de una sentencia de la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo que fija doctrina sobre la solución que se debe aplicar en los casos de daños en los bienes causados por la colisión recíproca de vehículos donde no haya quedado claro el grado de culpabilidad de cada conductor, estimando que cada uno de ellos debe hacerse cargo del 50 por ciento de los daños del otro vehículo.

¹⁶³⁸ La administración competente en materia de tráfico podría iniciarle un expediente sancionador a un menor, pero no podría sancionarlo, al margen de la responsabilidad en la que pudieran incurrir los padres.

El Código Civil, regula en su artículo 315 que “La mayor edad empieza a los dieciocho años cumplidos”.

La Ley 39/2015 de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas establece respecto a la capacidad de obrar, en su artículo 3º lo siguiente: “A los efectos previstos en esta Ley, tendrán capacidad de obrar ante las Administraciones Públicas:

a) Las personas físicas o jurídicas que ostenten capacidad de obrar con arreglo a las normas civiles.

b) Los menores de edad para el ejercicio y defensa de aquellos de sus derechos e intereses cuya actuación esté permitida por el ordenamiento jurídico sin la asistencia de la persona que ejerza la patria potestad, tutela o curatela. Se exceptúa el supuesto de los menores incapacitados, cuando la extensión de la incapacitación afecte al ejercicio y defensa de los derechos o intereses de que se trate.”

Por otra parte, la Ley 40/2015, de Régimen Jurídico del Sector Público, en su artículo 28, en relación a las personas que pueden ser sancionadas en procedimientos sancionadores, establece que:

“1. Sólo podrán ser sancionadas por hechos constitutivos de infracción administrativa las personas físicas y jurídicas, así como, cuando una Ley les reconozca capacidad de obrar...”

La responsabilidad por las infracciones a lo dispuesto en esta ley recaerá directamente en el autor del hecho¹⁶³⁹ en que consista la infracción¹⁶⁴⁰. No obstante¹⁶⁴¹.

¹⁶³⁹ Hay que tener en cuenta que **si un menor comete una infracción el responsable es él** cuando así está previsto en la ley y **no los padres o tutores** ya que éstos lo que hacen es responder solidariamente de la multa, tal como señala el apartado b) de este artículo y nos recuerda la Instrucción 15/S-139 de 28.09.2015 de la DGT. Por eso, cuando esté así previsto, **procede denunciar al menor**, procurando recoger en la denuncia todos los datos identificativos posibles de las personas que responderán de la multa solidariamente.

Es decir, la sanción impuesta habrá de ser notificada al autor de la conducta infractora -en este caso menor de edad- a fin de que pueda ejercer su legítimo derecho a la defensa y, en su caso, responder con su patrimonio de la sanción pecuniaria que le hubiera sido impuesta.

En el supuesto de que se exigiera responsabilidad solidaria a los padres en razón del deber de prevención respecto de su hijo, la Administración deberá notificarles dicha resolución con todas las garantías impuestas por las normas de procedimiento administrativo, a fin de que también pudieran ejercer su derecho de defensa en torno al cumplimiento del mencionado deber de prevención.

Si se trata de un delito, el artículo 61.3 de la LORPM (Ley Orgánica sobre la Responsabilidad Penal de los Menores) dice: "Cuando el responsable de los hechos cometidos sea un menor de dieciocho años, responderán solidariamente con él de los daños y perjuicios causados sus padres, tutores, acogedores y guardadores legales o de hecho, por este orden. Cuando éstos no hubieren favorecido la conducta del menor con dolo o negligencia grave, su responsabilidad podrá ser moderada por el Juez según los casos."

Hay situaciones en que el menor no es responsable, ya que así lo dispone la ley (apartado a) de este artículo), como por ejemplo en la utilización de los sistemas de retención infantil (SRI), y por eso no procede denunciarlo. La Audiencia Provincial de Madrid en sentencia 74/2020, de 3 de febrero, señaló que el empresario no tiene que pagar las multas impuestas a un trabajador por el uso del vehículo de la empresa, salvo si existe un pacto expreso que lo contemple, ya que las infracciones son decisiones personales y por ello las sanciones, personalísimas.

¹⁶⁴⁰ A veces no es responsable "el autor del hecho" sino el "no autor del hecho". Un claro ejemplo lo tenemos en el uso del cinturón de seguridad. El art. 18.1) del RGCir obliga al conductor a que los pasajeros mantengan una posición adecuada pero no lo obliga a controlar que lleven el cinturón puesto y abrochado por lo que los responsables por esa infracción son aquellos. Se podría estudiar que el conductor también tuviese que asumir cierta responsabilidad. Un ejemplo de responsabilidad compartida lo tenemos en Japón, donde, tal como señala "www.japantoday.com" en su edición del 10.11.2011 también es corresponsable un pasajero cuando viaja en un vehículo cuyo conductor va bebido. Nuestra legislación no es ajena a esta idea y así la Ley de Enjuiciamiento Criminal señala en su art. 259 que: "El que presenciare la perpetración de cualquier delito público está obligado a ponerlo inmediatamente en conocimiento del Juez de instrucción, de paz, comarcal o municipal, o funcionario fiscal más próximo al sitio en que se hallare"; en su art. 770: "La Policía Judicial acudirá de inmediato al lugar de los hechos y realizará las siguientes diligencias: ... 5.ª Tomará los datos personales y dirección de las personas que se encuentren en el lugar en que se cometió el hecho, así como cualquier otro dato que ayude a su identificación y localización, tales como lugar habitual de trabajo, números de teléfono fijo o móvil, número de fax o dirección de correo electrónico y en su art. 796 "... la policía judicial ... 4.ª Citará también a los testigos para que comparezcan en el juzgado de guardia en el día y hora que se les indique, apercibiéndoles de las consecuencias de no comparecer a la citación policial en el juzgado de guardia. No será necesaria la citación de miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad que hubieren intervenido en el atestado cuando su declaración conste en el mismo".

También el Código Penal en su artículo 450 establece que si el que presencia un delito y, sin correr ningún riesgo, no hace nada para impedirlo (como denunciarlo) podría ser penado con una multa de 6 a 24 meses. Es más, si se tratase de algún delito contra la persona (como es el caso de los delitos contra la vida, la integridad física o la libertad deambulatoria) se impondría una pena de prisión de entre 6 meses y 2 años.

Por ello los agentes de tráfico cuando crean que se ha cometido un delito, por ejemplo, por conducir careciendo de permiso o por un nivel de alcoholemia que constituya delito, deben identificar a todos los acompañantes, pero no sólo por su calidad de testigos sino porque puede resultar de las investigaciones posteriores algún tipo de responsabilidad criminal atribuible a los mismos.

La Sentencia 335/2019, de 2 de diciembre, de la Audiencia Provincial de Valladolid consideró que unos acompañantes que eran conscientes de que el conductor iba bebido y aún así subieron al vehículo, sin tomar las mínimas medidas de seguridad, supuso la asunción voluntaria por parte de todos del grave riesgo que se podía producir. Considera que su comportamiento supuso una conducta claramente temeraria y estimó que las víctimas contribuyeron en un 25% a la producción del siniestro.

El art. 6 del Real Decreto Legislativo 8/2004 por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor señala que el asegurador no puede oponer

a) El conductor¹⁶⁴² de cualquier vehículo para el que se exija el uso de casco por conductor y pasajero será responsable¹⁶⁴³ por la no utilización del casco de

aquellas cláusulas contractuales que excluyan de la cobertura del seguro al ocupante sobre la base de que éste supiera o debiera haber sabido que el conductor del vehículo se encontraba bajo los efectos del alcohol o de otra sustancia tóxica en el momento del accidente.

El Código Penal también contempla en el art. 385 que el sujeto activo de un delito puede ser una persona distinta del conductor. En el primer apartado vemos que es delito, sustraer o anular la señalización y también lo es cuando se impida que cumplan con su finalidad orientadora, informativa, de advertencia o prescripción. La jurisprudencia ha considerado que cometen este delito quienes colocan un vehículo en la calzada de forma imprevisible, quienes arrojan piedras a los vehículos o quienes retiran una señal de advertencia de aproximación a un paso a nivel.

Tampoco sería responsable necesariamente un conductor de acuerdo con lo establecido en el art. 12.3) TRLTSV: “quien haya creado sobre la vía algún obstáculo o peligro, debe hacerlo desaparecer lo antes posible, adoptando entretanto las medidas necesarias para que pueda ser advertido por los demás usuarios y para que no se dificulte la circulación”.

Sin embargo, normalmente, el copiloto u otros pasajeros, aunque se viese involucrado en un accidente y diese positivo, no tendría, en principio, ninguna responsabilidad, ni ninguna sanción por ello. No obstante, cuando el conductor da positivo, lo más probable es que el vehículo quede inmovilizado mientras no se restablezcan los límites permitidos o hasta que otra persona, que cuente con permiso de conducción y no sobrepase los límites de alcoholemia autorizados se haga cargo de su manejo.

En Francia existe jurisprudencia consolidada que considera cooperadores necesarios en un delito a aquellos que facilitan la conducción a una persona notoriamente ebria y con la que mantienen una relación de trabajo o amistad. El 03.10.2006, la corte de apelaciones de Angers, mantuvo la sentencia del juzgado de primera instancia y condenó a varios compañeros de trabajo de un conductor alcoholizado al que acompañaron hasta su vehículo y que poco después falleció en un accidente y que en análisis post-mortem dio una tasa de 3,7 gr de alcohol por litro.

En esa línea el blog francés: blogavocat.fr cita el 07.03.2014 una sentencia del Tribunal Correccional de Montpellier que condenó a un hombre a 12 meses de prisión, de los cuales 6 eran de prisión incondicional, por permitir que un amigo se hiciese cargo del volante de un vehículo con el que segó la vida a una joven estudiante. El conductor fue condenado por homicidio involuntario.

Estos sucesos han permitido que una o varias personas puedan confiscar las llaves de un amigo que ha bebido sí su estado de ebriedad es notorio y muestra deseos de conducir.

Por otra parte, el artículo 37 de la Ley de Circulación Vial de Bélgica castiga con una multa de 200 a 2000 euros: (...) a cualquiera que permita que el vehículo del que es titular sea conducido por una persona que muestre signos evidentes de ebriedad. Esto incluye a los profesores de autoescuelas en relación con sus alumnos y a los propietarios de animales de montura en relación con los jinetes a los que permitan su monta.

En Chile, el art. 110 del Código de Tránsito señala: “Se prohíbe, al conductor y a los pasajeros, el consumo de bebidas alcohólicas en el interior de vehículos motorizados”.

¹⁶⁴¹ Véase el artículo 111 TRLTSV, donde, -aunque no figure en este artículo 82- también es responsable subsidiario del pago pecuniario **el titular** de un vehículo cuando permita que pueda ser conducido, y se pueda probar que fue a sabiendas, por una persona que carezca del correspondiente permiso o licencia.

¹⁶⁴² La redacción es muy defectuosa, ya que muchas veces no se contempla una edad mínima sino una máxima, tal como podemos ver en el art. 12.1 RGCir. Si en un ciclo viaje un menor de hasta 7 años y no lleva caso, tal como exige el art. 47 TRLTSV, sería responsable el adulto, de acuerdo con el art. 82.a) TRLTSV.

La Guía Codificada de infracciones de Tráfico de la DGT considera infracción leve circular dos personas en un ciclo en condiciones distintas a las reglamentarias y transportar personas en un vehículo en emplazamiento distinto al destinado y acondicionado para ellas.

¹⁶⁴³ En este caso, como en algún otro, la Ley se aleja del principio general de que el responsable de la infracción es el autor del hecho cometido.

Sí el conductor no lleva casco es sancionado con multa de 200 € y con la detracción de 3 puntos del permiso de conducir y si permite que el pasajero vaya sin casco o no lo lleve adecuadamente tendría sanción de multa sin pérdida de puntos.

protección por el pasajero¹⁶⁴⁴, así como por transportar pasajeros que no cuenten con la edad mínima exigida¹⁶⁴⁵.

¹⁶⁴⁴ Se produce una discriminación con respecto al cinturón de seguridad. Si un motorista lleva un pasajero o dos en un sidecar es muy difícil explicar porque se sanciona al pasajero y no al conductor por no llevar el cinturón enganchado. No se ve una mayor dificultad de control con respecto al casco. Es cierto que, por ejemplo, en un turismo pueden viajar más personas y es más difícil de saber si llevan el cinturón puesto, pero si sólo viaja el acompañante, el conductor sabe perfectamente si lleva o no puesto el cinturón.

¹⁶⁴⁵ Si un menor de edad posee el permiso AM y conduce un cuatriciclo en el que viaje como pasajero otro menor de menos de 12 años y mayor de 7 sería responsable de una infracción a lo dispuesto en el art. 12.2) RGCir, que sólo permite que viajen en ciclomotores pasajeros de más de 12 años, salvo, con excepciones, que el conductor sea mayor de edad (art. 12.3 RGCir). Sería infracción grave, tal como figura en el art. 76.i) TRLTSV. Si el menor conductor no tiene ahorros o dinero propio para abonar la infracción tendrían que responder de su pago los padres o tutores o alguien que le facilite el importe.

Asimismo, el conductor del vehículo¹⁶⁴⁶ será responsable¹⁶⁴⁷ por la no utilización de los sistemas de retención infantil¹⁶⁴⁸, con la excepción prevista en el artículo 13.4 cuando se trate de conductores profesionales¹⁶⁴⁹.

¹⁶⁴⁶ La policía municipal de Bilbao denunció a un conductor (en el artículo dice que denunció a la madre, lo que sería incorrecto) en el País Vasco en 2015 porque una madre amamantaba a su hijo en el vehículo ya que, lógicamente, el niño iba sin el sistema de retención infantil. No les dejó continuar viaje mientras no solucionasen la situación (elcorreo.com de 25.01.2016).

¹⁶⁴⁷ La responsabilidad por no utilizar un SRI un menor de edad corresponde al conductor que podría ser sancionado con multa de 200 € y con la detracción de 3 puntos del permiso de conducir si el menor no lleva correctamente abrochado el cinturón de seguridad. Lo mismo ocurriría si el menor no lleva bien ajustado un sistema de retención adaptado a su talla y peso o si el vehículo carece de él.

¹⁶⁴⁸ Uno de los aspectos más controvertidos de la infracción consistente en la no utilización de los cinturones de seguridad y otros sistemas de retención homologados es la determinación de la persona responsable de la infracción. En este sentido, la normativa exige distinguir diferentes supuestos, dependiendo de la posición en el vehículo del sujeto que no utiliza el cinturón o dispositivo de retención obligatorio (conductor o pasajero), y su consideración de menor o mayor de edad.

a) **Conductor del vehículo.** Se trata del supuesto más sencillo: el conductor del vehículo es responsable de la comisión de la infracción consistente en no utilizar su propio cinturón de seguridad. También esa responsabilidad le corresponde a los menores conductores, de la que pueden tener que responder solidariamente sus padres o tutores, en el caso de los cuadriciclos ligeros que se conducen con permiso AM y en el de los ciclomotores o motocicletas A1 que cuenten con estructura de protección y necesiten utilizar el cinturón.

b) **Pasajero del vehículo mayor de edad.** En cumplimiento de lo dispuesto en este artículo de la Ley, el pasajero es autor del hecho consistente en no utilizar su cinturón de seguridad.

c) **Pasajero del vehículo menor de edad.** En este apartado es necesario distinguir tres supuestos, en virtud del sistema de sujeción que la norma obliga a utilizar:

1) **Sistema de retención adaptado a talla y peso. Obligatorio hasta que tenga una estatura mínima de 135 cm. En lo referente a los sistemas de retención obligatorios adaptados a la talla o peso, la correcta determinación de la persona responsable de la infracción no puede realizarse sin tener previamente en cuenta dos aspectos que cobran una especial relevancia en relación al accionamiento del dispositivo de retención:**

a) **El deber del conductor de proteger al resto de los ocupantes del vehículo.** Se trata de un deber general de todo conductor, que la Ley de Seguridad Vial recoge en los artículos 10.2) "... cuidando de no poner en peligro... a los demás ocupantes del vehículo ..." y 13.2) "El conductor de un vehículo está obligado... a garantizar la seguridad del resto de los ocupantes del vehículo..."

b) **El accionamiento del dispositivo de retención.** La utilización de estos sistemas por parte del menor que no supere 135 cm de altura, requiere en muchos casos de la colocación y accionamiento del sistema por parte del conductor, toda vez que muchas veces el menor en estos casos carece del desarrollo psicofísico necesario para, por sí mismo, instalar el sistema y activar el mecanismo de sujeción.

De hecho, **los sistemas de retención infantiles** de los grupos 0, 0+ y 1 se diseñan con el objeto de que **el menor no pueda actuar sobre el mecanismo** que permite su unión a la silla.

A partir de ambas consideraciones la DGT entiende que en el supuesto que ahora nos ocupa (menor y sistema de retención adaptado) el deber genérico del conductor de protección a los ocupantes del vehículo se concreta en un deber específico del conductor de accionar los sistemas de retención infantil de los menores que traslada. La no utilización del sistema de retención infantil por el menor que **no puede utilizar un cinturón de seguridad** se derivará, por tanto, no de una acción propia de este, **sino del incumplimiento del deber específico del conductor del vehículo de accionar el mecanismo del sistema de retención del menor** (art. 82.a TRLTSV). De este modo, será contra el conductor contra quien se formulará el boletín de denuncia correspondiente. Sin embargo, si el menor tuviese 14 años o más, sería difícil denunciar al conductor porque los tribunales han ido considerando responsables de la infracción administrativa a los menores a partir de esa edad. (Sentencias Tribunal Administrativo de Navarra de 24 de marzo de 2015 y 31 de marzo de 2014).

2) **Posibilidad de utilizar un SRI o el cinturón de seguridad,** dependiendo de la estatura. Hasta los 14 años sería responsable el conductor. Dado que los SRI se fabrican para ser utilizados hasta los 150 cm, existe la opción de seguir empleándolos sin que la ley nos obligue (recordemos que el art.117.1 del RGCirc. establece como obligatorio hasta los 135 cm). Así que en caso que estén instalados en el vehículo y de que se decida emplearlos para llevar a menores entre los 136 cm y 150 cm, hay que recordar que hasta la edad de 14 años sería responsable el conductor del correcto empleo del SRI o del cinturón de seguridad.

Es decir, caso que los SRI no se fabricaran hasta los 150 cm, no se podría hablar de opciones puesto que no existirían, ya que todos los menores irían sujetos con el SRI hasta los 135 cm y sería responsable el conductor hasta que el menor cumpliera 14 años.

Dado que las sillitas suelen caducar a los 10 años desde su fecha de fabricación, es muy importante fijarse en ese dato, que figura en la etiqueta, y no tener en cuenta la fecha de adquisición.

Muchos expertos critican los alzadores y piden que se sigan usando sillitas ya que aquellos no protegen contra las colisiones laterales muy frecuentes en las ciudades.

- 3) **Cinturón de seguridad.** Lo podría utilizar cuando su talla fuese igual o superior a 135 cm. Aunque no hay ninguna edad fijada, los tribunales han ido estableciendo que, a partir de los 14 años, dejaría de ser responsable el conductor, pasando a serlo el menor, aunque en cualquier caso los padres o tutores serían responsables solidarios hasta la mayoría de edad (art. 82.b TRLTSV).

Respecto a los autobuses:

La Orden del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, Orden ITC 445/2006, de 14 de febrero, (BOE núm. 46, de 23 de febrero) incorporó al ordenamiento jurídico español la Directiva 2005/40/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de setiembre de 2005, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre cinturones de seguridad y los sistemas de retención de los vehículos a motor. Dicha Directiva señalaba la obligación de que todos los asientos de los autobuses nuevos matriculados a partir del 20 de octubre de 2007 dispongan de cinturón de seguridad o sistema de retención.

Los viajeros están obligados a usarlo, bajo su propia responsabilidad, salvo en el caso de aquellos pasajeros menores de edad que necesiten un sistema de sujeción adaptado a su peso y talla.

La Directiva 2005/40/CE fue derogada por el Reglamento (CE) 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio y este último por Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de noviembre de 2019 relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, en lo que respecta a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública.

El Reglamento General de Circulación obliga al conductor y a los pasajeros a abrocharse el cinturón de seguridad si el autobús o autocar dispone de ellos (quedan exentos autobuses urbanos y cercanías). No llevar el cinturón en los autobuses que sí cuentan con este dispositivo es considerado una infracción grave que tendrá que abonar el pasajero.

El art. 82.b) TRLTSV dispone que “Cuando la autoría de los hechos cometidos corresponda a un menor de dieciocho años, responderán solidariamente con él de la multa impuesta sus padres, tutores, acogedores y guardadores legales o de hecho, por este orden, en razón al incumplimiento de la obligación impuesta a éstos que conlleva un deber de prevenir la infracción administrativa que se impute a los menores”.

Los pasajeros menores de edad del autobús tienen que usar el cinturón de seguridad si el asiento lo tiene. Si **no se trata de un autobús dedicado al transporte escolar o de menores**, se puede multar individualmente a los usuarios menores de edad (siempre que tengan más de 14 años, edad mínima que han estimado los tribunales para responsabilizarlos), en cuya denuncia constaría los nombres de los padres, tutores, acogedores o guardadores legales o de hecho por ese orden en virtud del artículo 82.b) TRLTSV, ya que son responsables solidarios de la infracción cometida por el pasajero menor de edad. Los responsables del menor que haya cometido la infracción pueden enfrentarse a una multa de hasta 300€. En este caso, los conductores no son responsables si el menor no usa el cinturón de seguridad en autobuses, por lo que es muy importante instruir a los niños sobre seguridad vial para que se acostumbren a usar el cinturón de seguridad.

Y aunque parecería que los pasajeros menores de edad que precisen un sistema de sujeción adaptado a su peso y talla, han de ser supervisados en el asiento por el conductor del autobús de manera obligatoria, esto no es así y no podrá ser multado, dado que el art. 117 RGCir señala que la existencia de letreros o pictogramas es suficiente. El RD 965/2006, que modificó el RGCir, dispuso en su art. 9 que cuando el asiento disponga de cinturón de seguridad puede ser utilizado por los menores con las siguientes condiciones:

- a) Si el cinturón es de dos puntos puede ser utilizado por cualquier menor mayor de 3 años y que mida más de 135 cm de altura.
- b) Si es de tres puntos y el menor no alcanza los 135 cm de altura habrá que adecuarlo a su talla con un cojín elevador. En caso de que no haya este elemento no podrá ser utilizado por el menor.
- c) En el caso de los asientos enfrentados a pasillos, si no disponen de cinturón de seguridad no pueden ser ocupados por un menor de 16 años.

En el caso de los autocares que por su antigüedad no tengan cinturones de seguridad, si se instalasen se aplicaría toda la normativa de instalación y uso.

Ese mismo Real Decreto modificó el art. 117 RGCir. En él está ahora establecido: “2. En los vehículos de más de nueve plazas, incluido el conductor, **se informará a los pasajeros de la obligación de llevar abrochados los**

¹⁶⁵⁰ (Otros casos en que no es el autor del hecho).

¹⁶⁵¹ (Alumno de autoescuela).

cinturones de seguridad u otros sistemas de retención infantil homologados, por el conductor, por el guía o por la persona encargada del grupo, a través de medios audiovisuales o mediante letreros o pictogramas, de acuerdo con el modelo que figura en el Anexo IV, colocado en lugares visibles de cada asiento". Es decir, ni siquiera están obligados a poner un video o informar a los menores de la necesidad de abrocharse los cinturones si existen pictogramas en los asientos o letreros en el autobús.

En el caso de un autobús de línea regular que esté dotado de cinturones de seguridad, el conductor puede denegar el acceso a los menores cuyos padres, tutores o el mismo menor no aporten el correspondiente SRI, cuando sea necesario.

También debemos tener en cuenta que en los autobuses urbanos, aunque viajen menores, no hay obligación de que estén provistos de cinturón. Si transportasen escolares, tendrían que estar acompañados por un guía o una persona encargada del grupo.

Si se tratase de una excursión escolar, si el autobús estuviese dotado de cinturones, deberían emplearse los SRI en el caso de los menores que lo necesitasen los responsables serían el profesor o profesores.

Si ninguno de ellos lo hiciese, serían denunciados por no informar a los pasajeros, pero los menores mayores de 14 años seguirían siendo responsables.

Es difícil entender que si un particular no le coloca el cinturón o un SRI a un menor es denunciado por infracción grave (art. 77.h TRLTSV) y pierde 3 puntos, y el conductor de un autobús, cuando éste carece de cinturones, no puede ser denunciado.

Para conocer si el autobús tiene autorización para transportar escolares tenemos que acudir al Real Decreto 443/2001, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores, que en su art. 3. establece que, como regla general, sólo podrán prestar servicio de transporte público regular de uso especial de escolares por carretera, (cuando al menos la tercera parte, o más, de los alumnos transportados tuviera una edad inferior a dieciséis años en el momento en que comenzó el correspondiente curso escolar. y adscribirse, en su caso, a las autorizaciones de transporte regular de uso especial), aquellos vehículos que no superen, al inicio del curso escolar, la antigüedad de 10 años contados desde su primera matriculación".

Ahora bien, como en la mayoría de los casos, a la regla general le sigue la excepción, y así, conforme se señala inmediatamente a continuación, "se admitirá la adscripción de vehículos de antigüedad superior, siempre que se cumplan conjuntamente" una serie de requisitos:

- a) Por un lado, "que el vehículo no rebase la antigüedad de 16 años contados desde su primera matriculación, al inicio del curso escolar".
- b) Por otro lado, "que el solicitante acredite que el vehículo se venía dedicando con anterioridad a la realización de esta misma clase de transporte, o bien presente el certificado de desguace de otro vehículo que en el corriente curso escolar o en el anterior hubiese estado adscrito a una autorización de transporte regular de uso especial de escolares".

En definitiva, los transportes escolares y de menores no "podrán ser realizados por vehículos cuya antigüedad al comienzo del curso escolar, contada desde su primera matriculación o puesta en servicio, sea superior a 16 años", considerándose a efectos de ese cómputo "el día 1 de septiembre como fecha de inicio del curso escolar".

¹⁶⁴⁹ Los taxistas no están obligados a llevar sistemas de retención infantil, aunque las leyes de la física siguen funcionando también para los menores que viajan en estos vehículos. La exención figura en el Artículo 119. 2a) del RGCI donde se señala: "Asimismo, cuando circulen en tráfico urbano o áreas urbanas de grandes ciudades, podrán transportar a personas cuya estatura no alcance los 135 centímetros sin utilizar un dispositivo de retención homologado adaptado a su talla y a su peso, siempre que ocupen un asiento trasero".

La solución frente a la incongruencia de que en los taxis puedan viajar menores sin SRI, está en los asientos integrados de los que se van dotando las nuevas versiones de los vehículos. Así, Volvo ofrece asientos laterales elevables cuyos cinturones se adaptan al menor y tienen limitadores de fuerza especialmente diseñados para sujetarlos con la tensión necesaria en caso de impacto. Además, ampliaron las cortinas inflables para mejorar la seguridad en caso de impacto lateral.

¹⁶⁵⁰ También, aunque no sea el autor del hecho, si las placas de matrícula del vehículo están ilegibles, por ejemplo, a causa del barro, o por una broma o gamberrada, un conductor es responsable de su estado y por ello si no se pueden leer sería sancionado.

¹⁶⁵¹ También el alumno de autoescuela que comete una infracción aun siendo el autor de hecho no es responsable del mismo, aunque no está muy claro que esté exento totalmente de responsabilidad si está aprendiendo a conducir una motocicleta.

b) Cuando la autoría de los hechos cometidos corresponda a un menor de dieciocho años¹⁶⁵², responderán solidariamente con él de la multa¹⁶⁵³ impuesta¹⁶⁵⁴ sus

¹⁶⁵² Este apartado está pensado para aquellos jóvenes que cometen infracciones contra la seguridad vial como es el caso de los conductores de ciclomotores, que se pueden conducir desde los 15 años, o de motos de hasta 125 cm³ y de tractores que se pueden conducir con 16 años. El menor de edad tendrá que pagar la infracción y si no lo hace, tendrán que pagarla solidariamente sus padres o tutores.

Dado que en el ámbito del derecho administrativo no existe en la actualidad un régimen jurídico único aplicable a los menores de edad como tampoco existe un derecho administrativo sancionador propio del menor de edad, debemos acudir a la normativa sectorial. Y vemos que en el ámbito de la seguridad vial no está detallada suficientemente esa responsabilidad. Por ello el TRLTSV debería aclarar hasta que edad son los padres o tutores responsables, en su totalidad y no solo pecuniariamente, de las infracciones de los menores.

Las Sentencias del Tribunal Administrativo de Navarra de 24 de marzo de 2015 y 31 de marzo de 2014 establecieron que en atención a lo dispuesto en el artículo 1 de la Ley Orgánica. 5/2000, de Responsabilidad Penal de los Menores, no puede considerarse responsable de un ilícito administrativo a los menores de 14 años. Llama la atención que el art. 7.1.h.2ª) de esta ley prevea que se pueda obligar a un menor a asistir a programas formativos de educación vial y el TRLTSV, en el caso de las infracciones administrativas, no contemple algo semejante como sustitutorio de la multa. Algún menor que tomase conciencia de sus errores podría querer hacer un curso, no solo para mejorar su comportamiento sino también para ahorrarles a sus padres o tutores el pago de la sanción.

Algunos ayuntamientos contemplan en sus Ordenanzas la posibilidad de sustituir multas administrativas por cursos de reeducación.

También el artículo 30 de la Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana. Establece que están exentos de responsabilidad por las infracciones cometidas en ese ámbito los menores de catorce años.

¹⁶⁵³ La Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas ha evitado, de nuevo, regular un procedimiento administrativo sancionador especial para los menores de edad. Tampoco ha establecido una edad mínima a partir de la cual se puede ser responsable de una infracción administrativa y no quedar a la espera de lo que señalen las leyes sectoriales porque la mayoría no lo hacen o lo regulan muy deficientemente. También se tenían que haber regulado los tipos de sanciones que se pueden imponer a los menores que puedan ser considerados infractores a partir de cierta edad, teniendo en cuenta que, normalmente, no tienen recursos económicos, por lo que debían ofrecerse, como alternativa, medidas reeducadoras, ya que no debemos olvidar que la sanción es personal.

En cuanto a la responsabilidad subsidiaria de padres y tutores la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, establece en su art. 28.4) "Las leyes reguladoras de los distintos regímenes sancionadores podrán tipificar como infracción el incumplimiento de la obligación de prevenir la comisión de infracciones administrativas por quienes se hallen sujetos a una relación de dependencia o vinculación. Asimismo, podrán prever los supuestos en que determinadas personas responderán del pago de las sanciones pecuniarias impuestas a quienes de ellas dependan o estén vinculadas."

Puede darse el caso de un menor, por ejemplo, de 17 años se niegue a obedecer o engañe a sus padres o tutores y no pudiendo impedir la infracción no tiene mucho sentido que se les considere responsables subsidiarios.

¹⁶⁵⁴ La responsabilidad queda limitada, estrictamente, a la pecuniaria derivada de la multa que fuera impuesta por la comisión de la infracción.

padres¹⁶⁵⁵, tutores, acogedores y guardadores¹⁶⁵⁶ legales¹⁶⁵⁷ o, de hecho, por este orden, en razón al incumplimiento de la obligación impuesta a éstos que conlleva un deber de prevenir la infracción administrativa¹⁶⁵⁸ que se impute a los menores¹⁶⁵⁹.

¹⁶⁵⁵ La responsabilidad civil de los padres, tutores, acogedores, y guardadores legales o de hecho, por este orden por los daños ocasionados por los menores a su cargo, se encuentra regulada tanto en la normativa civil como en la penal, en función de la edad del autor del hecho y del carácter civil o penal del acto que conduce al daño.

La ley Orgánica 5/2000, de 12 de enero, de Responsabilidad Penal del Menor (LORPM), se aplica para el caso de que un menor de entre 14 y 18 años realice un acto que se tipifique como delito en el Código Penal o las leyes penales especiales, y ese acto haya causado un daño. En su artículo 61.3, la LORPM establece la responsabilidad solidaria de los padres y tutores, si bien, si no se ha favorecido la conducta del menor con negligencia o dolo la responsabilidad puede ser moderada por el juez.

También en la vía penal hay que tener en cuenta el art. 120 CP que declara responsables civiles a los padres y tutores, por los daños causados por sus hijos mayores de 18 años que estén sujetos a su patria potestad o tutela y que vivan en su compañía, supeditado a que haya mediado por su parte culpa o negligencia.

En el Código Civil (CC), aplicable a los casos en que el daño sea causado por un hijo menor de 14 años, o por un hijo mayor de 14 pero menor de 18 años siempre que el acto no revista caracteres de delito, se establece en su art. 1903 la responsabilidad de los padres por los actos de los hijos que se encuentren bajo su guarda o de los tutores por los actos de los menores que estén bajo su autoridad, **pudiendo liberarse de dicha responsabilidad cuando prueben que emplearon toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño.**

Por otro lado, el art. 1 LRCSCVM, dispone en su apartado 3: “El propietario no conductor responderá de los daños a las personas y en los bienes ocasionados por el conductor cuando esté vinculado con este por alguna de las relaciones que regulan los artículos 1.903 del Código Civil y 120.5 del Código Penal. Esta responsabilidad cesará cuando el mencionado propietario pruebe que empleó toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño”.

En esos casos, es habitual que el perjudicado demande a los padres del menor. Puede darse el caso de que, en la fecha del juicio, el menor haya dejado de serlo y entonces se plantea la duda de si siguen respondiendo los padres del hecho de la circulación. La Sentencia núm. 266/2022 de la Sección 1ª de la Audiencia Provincial de Barcelona, examina dos problemas, el primero si es imputable un menor por culpa, lo que dependerá de su capacidad de discernimiento. En el caso que nos ocupa la Sala afirma que “Desde el punto de vista de la “legitimatio ad causam” la responsabilidad extracontractual de los menores de edad ha sido admitida por la doctrina y la jurisprudencia dependiendo su imputación de su grado de discernimiento y de autonomía personal, lo que en el caso de autos resulta indiscutible puesto que la demandada tenía 17 años de edad al tiempo de la ocurrencia del accidente y gozaba por ello del suficiente raciocinio para que su actuación pueda ser analizada y se pueda efectuar el correspondiente criterio de imputabilidad por culpa si se aprecian razones para ello”.

Así pues, pueden ser demandados y condenados si tienen suficiente criterio, cuando en el momento del juicio son mayores de edad, “la posibilidad de condenar por responsabilidad civil extracontractual (art. 1902 CC) a quien era menor de edad al tiempo de los hechos, pero ya no lo es en la fecha de presentación de la demanda, ha sido admitida y aplicada por el Tribunal Supremo”.

Surge entonces la duda de si los padres, en este caso, siguen respondiendo por los actos del menor y la sentencia lo admite, pues los hechos acaecieron siendo menor la hija.

En Alemania la legislación diferencia la edad de la responsabilidad del menor en materia penal y en materia civil. Así en materia penal están totalmente exentos de responsabilidad los menores de 14 años, pero en la vía civil esa exención total sólo se extiende hasta los 7 años. Entre los 7 y hasta cumplir 11 años también están exentos salvo que hayan provocado voluntariamente un accidente.

¹⁶⁵⁶ La Audiencia Provincial de Huesca en la Sentencia 93/2010, de 30.04.2010, sobre los daños en un vehículo deportivo producidos como consecuencia de un accidente de circulación provocado por la impericia de la conductora que era menor de edad con la que el dueño del turismo mantenía una relación de noviazgo. El novio demandó a los padres, que fueron absueltos. Lo que dijo el tribunal es que, si la novia abandonó por unos días la casa de sus padres y se fue a vivir con su novio, el joven asumió el papel de “guardador”, luego el siniestro no podía ser reprochado a los padres, sino al propio novio.

¹⁶⁵⁷ Se echa de menos que no exista una Ley de Responsabilidad Administrativa del Menor ya que se podría regular otro tipo de sanciones como por ejemplo cursos de sensibilización y reeducación.

¹⁶⁵⁸ Existe una ley penal del menor, la Ley Orgánica 5/2000, de 12 de enero, reguladora de la responsabilidad penal de los menores, pero no existen normas claras de actuación cuando comenten infracciones administrativas. El artículo 3 de la ley penal dispone que “a un menor de 14 años no se le exigirá responsabilidad con arreglo a dicha ley y remite a que les sean aplicadas las normas sobre protección de menores previstas en el Código Civil, en la L.O. de Protección Jurídica del Menor y en las demás disposiciones vigentes”. La exposición de motivos, en su punto 4, justifica esta

¹⁶⁶⁰ (Responsabilidad de una persona que tiene a cargo un menor).

- c) En los supuestos en que no tenga lugar la detención del vehículo¹⁶⁶¹ y éste tuviese designado un conductor habitual, la responsabilidad recaerá en éste, salvo que acredite que era otro el conductor o la sustracción del vehículo.
- d) En los supuestos en que no tenga lugar la detención del vehículo y éste no tuviese designado un conductor habitual¹⁶⁶², será responsable el conductor identificado por

decisión legislativa en la convicción de que las infracciones cometidas por los menores de esa edad son, en general, irrelevantes y que, en los escasos supuestos en que aquéllas pueden producir alarma social, son suficientes para darles una respuesta igualmente adecuada los ámbitos familiar y asistencial civil, sin necesidad de la intervención del aparato judicial sancionador del Estado”, aun cuando, lamentablemente, la realidad nos muestra que la comisión de hechos delictivos por menores de esa edad no es tan irrelevante ni tan excepcional, como pretende la citada Exposición de Motivos.

¹⁶⁵⁹ El día 07.10.2009, la agencia de noticias www.europapress.es informaba de un accidente ocasionado, en Granadilla de Abona (Tenerife) por un menor de 7 años de edad que, habiendo quedado sólo en un turismo, al parecer, bajó el freno de mano en una pendiente descendente y el vehículo se puso en movimiento atropellando un niño y una mujer. No conocemos la sentencia, pero pareciera que en este caso el responsable no es el menor sino el adulto que no deja el vehículo de forma que no se pueda poner en movimiento de forma accidental. Por lo que en estos casos no se trata de una responsabilidad subsidiaria pecuniaria sino directa por parte del adulto.

El 10.04.2017 “La Voz de Galicia” informa que fue sorprendido un menor de 13 años conduciendo un turismo, sin cinturón de seguridad y lógicamente sin permiso de conducción, estando acompañado de un adulto. En estos casos se trata de un delito (art. 384.2 CP) que **escapa al TRLTSV**. El menor, aunque es responsable, es en este caso inimputable, pero no así el adulto que lo acompañaba por ser cooperador necesario en la comisión del delito y eso es lo que opina la mayoría de los tribunales, aunque, por ejemplo, la sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid (Sección 3ª) de 17.09.2015 considera que “incumplir la obligación de impedir que el vehículo sea conducido por quien nunca hubiere obtenido el permiso o la licencia de conducción correspondiente” no debe considerarse como delito al no estar tipificada esta conducta en el Código Penal.

Sin embargo, la Audiencia Provincial de Madrid (Sección 15ª), en sentencia de 1.02.2016, establece que “la cooperación necesaria del artículo 28, párrafo segundo b) del C.P no la determina el que **el cooperador** tenga una posición de garante de la actuación del autor material del hecho, **sino el contribuir a la ejecución del hecho delictivo mediante un acto sin el cual no se habría efectuado**, que fue lo que aquí ocurrió.”

¹⁶⁶⁰ El apartado b) de este artículo se inspira en el art. 1903 CC y enumera una lista cerrada de las personas que responden solidariamente con el menor en caso de cometer éste una infracción administrativa, con lo cual debemos preguntarnos que responsabilidad tiene un familiar o un amigo distinto a los que figuran en esa lista tanto en el TRLTSV como en el CC cuando están a cargo de un menor. La STS número 1183/2025, de 21 de julio, establece que la responsabilidad por hechos de menores no recae exclusivamente en los padres cuando otra persona actúa como «guardador de hecho». La sentencia se ocupa de un atropello en Madrid realizado por una menor de 8 años en el Paseo de Coches del parque del Retiro —un espacio compartido por peatones, bicicletas y patinetes— con un kart alquilado por su tío. Se trata de un vehículo de carreras de cuatro ruedas, sin carrocería ni suspensión, diseñado para circuitos cerrados. La Sala declara que «el artículo 1903 del Código Civil no excluye la responsabilidad por los hechos dañosos causados por menores pueda recaer en otras personas» y ejemplifica su postura en la responsabilidad del centro escolar cuando los menores se encuentran en ese sitio.

Además, afirma que la responsabilidad de los progenitores puede concurrir con la de otras personas que contribuyen con su conducta a la producción del daño, conforme lo redactado en el artículo 1902 inmediatamente anterior.

Por tanto, la Sala dicta que la culpa recae sobre el tío de la pequeña, al ser él quien proporcionó el kart y el que actuó como guardián efectivo de la niña porque no se encontraban sus padres.

La empresa, que fue condenada en rebeldía, en la primera y segunda instancia al no presentarse a ninguna de ellas, es corresponsable solidaria de la indemnización impuesta.

¹⁶⁶¹ Debiera cambiarse la redacción y decir algo así: “Si el conductor no detuviese el vehículo a instancia de un agente de la autoridad y por ello no hubiese podido ser identificado ...”.

¹⁶⁶² Su definición figura en el apartado 2) del Anexo I del TRLTSV.

Por su parte, la Orden INT/3215/2010, de 3 de diciembre, por la que se regula la comunicación del conductor habitual y del arrendatario a largo plazo al Registro de Vehículos (BOE núm. 304, de 15 de diciembre), en su artículo 3.3) -comunicación del conductor habitual-, determina que: “Para proceder a la inscripción de un conductor habitual en el Registro de Vehículos, la persona física que haya sido designada deberá haber consentido de modo fehaciente. Para la prestación de este comportamiento puede utilizarse el modelo que figura en el anexo de la

el titular o el arrendatario a largo plazo¹⁶⁶³, de acuerdo con las obligaciones impuestas en el artículo 11.

- e) **En las empresas de arrendamiento de vehículos a corto plazo será responsable el arrendatario del vehículo.** En caso de que éste manifestara no ser el conductor, o fuese persona jurídica, le corresponderán las obligaciones que para el titular establece el artículo 11¹⁶⁶⁴. **La misma responsabilidad corresponderá a los titulares de los talleres mecánicos o establecimientos de compraventa de vehículos por las infracciones cometidas con los vehículos mientras se encuentren allí depositados¹⁶⁶⁵.**
- f) **El titular, o el arrendatario a largo plazo, en el supuesto de que constase¹⁶⁶⁶ en el Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, será en todo caso responsable de las infracciones relativas a la documentación del vehículo¹⁶⁶⁷, a los reconocimientos periódicos y a su estado de conservación,** cuando las deficiencias afecten a las condiciones de seguridad del vehículo.
- g) **El titular o el arrendatario, en el supuesto de que constase en el Registro de Vehículos¹⁶⁶⁸ del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, será responsable de**

presente orden. El documento en el que conste el consentimiento se custodiará por el titular o el arrendatario, en su caso, y se deberá entregar siempre que le sea requerido por la Administración".

¹⁶⁶³ La Orden INT/3215/2010, de 3 de diciembre, por la que se regula la comunicación del conductor habitual y del arrendatario a largo plazo al registro de Vehículos (BOE núm. 304, de 15 de diciembre), en su artículo 1.2) -objeto-, establece: "A los efectos previstos en esta orden, se entenderá que un vehículo está cedido en régimen de arrendamiento a largo plazo cuando permanece arrendado a la misma persona física o jurídica por tiempo superior a tres meses dentro de un periodo de doce meses consecutivos. Se excluye del concepto de arrendamiento a largo plazo el arrendamiento financiero o leasing".

¹⁶⁶⁴ El art.11 del TRLTSV -Obligaciones del titular del vehículo y del conductor habitual-, determina:

1. El titular de un vehículo tiene las siguientes obligaciones:

a) Facilitar a la Administración la identificación del conductor del vehículo en el momento de cometerse una infracción. Los datos facilitados deben incluir el número del permiso o licencia de conducción que permita la identificación en el Registro de Conductores e Infractores del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico. Si el conductor no figura inscrito en el Registro de Conductores e Infractores, el titular deberá disponer de copia de la autorización administrativa que le habilite a conducir en España y facilitarla a la Administración cuando le sea requerida. Si el titular fuese una empresa de alquiler de vehículos sin conductor, la copia de la autorización administrativa podrá sustituirse por la copia del contrato de arrendamiento.

b) Impedir que el vehículo sea conducido por quien nunca haya obtenido el permiso o la licencia de conducción correspondiente.

2. El titular puede comunicar al Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico la identidad del conductor habitual del mismo. En este supuesto, el titular queda exonerado de las obligaciones anteriores, que se trasladan al conductor habitual. (Orden INT/3215/2010, de 3 de diciembre)

3. Las obligaciones establecidas en el apartado 1 y la comunicación descrita en el apartado anterior corresponden al arrendatario a largo plazo del vehículo, en el supuesto de que haya constancia de este en el Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

4. El titular del vehículo en régimen de arrendamiento a largo plazo debe comunicar al Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico la identidad del arrendatario. (Art. 3 Orden INT/3215/2010, de 3 de diciembre).

¹⁶⁶⁵ Debería añadir "o bajo su responsabilidad". Puede ocurrir que un empleado del taller coloque un vehículo en doble fila y éste sea multado. En este caso el responsable sería el titular del taller. También debía sustituirse la última frase y decir: "cometidas en las vías públicas con los vehículos allí depositados".

¹⁶⁶⁶ En este apartado y en el siguiente da la impresión de que el titular puede no estar inscrito en el Registro de Vehículos cuando no es así y por ello debiera decir: "El titular, o el arrendatario (a largo plazo), en el supuesto de que este último constase...".

¹⁶⁶⁷ Hay que tener en cuenta que las matrículas forman parte de la documentación. Viene a ser el DNI del vehículo. Las infracciones a la documentación y, en general, al Reglamento General de Vehículos siempre se formularán en boletines de la Jefatura Provincial de Tráfico, incluso por parte de la Policía Local.

¹⁶⁶⁸ Los ciclistas o los vehículos de tracción animal al no estar inscritos en el Registro de Vehículos no podrían ser sancionados por infracciones de estacionamiento.

las infracciones por estacionamiento¹⁶⁶⁹ o por impago de los peajes de las vías¹⁶⁷⁰ que lo tengan regulado salvo en los supuestos en que el vehículo tuviese designado un conductor habitual o se indique un conductor responsable del hecho¹⁶⁷¹.

¹⁶⁷² (Multa a un conductor o a otro usuario vial fallecido).

¹⁶⁶⁹ Es llamativo que no incluya también a las infracciones por "parada". Si la infracción de parada fuese observada por una videocámara, habría que solicitar al titular del vehículo que identificase al conductor, lo que es una incongruencia ya que en las infracciones por estacionamiento no hay que hacerlo, al denunciar directamente al titular, al arrendatario o al conductor habitual.

¹⁶⁷⁰ Modificado, con efectos de 1 de enero de 2013 y vigencia indefinida, por la disposición final tercera de la Ley 17/ 2012, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2013 que modifica la Ley de Tráfico.

Ahora el responsable por la infracción de peajes o estacionamiento es el titular o arrendatario y no se le pide que identifique al conductor, aunque eso no impide que pueda indicar que era otro el conductor. De esta forma los ayuntamientos se ahorran muchos trámites al no verse obligados a solicitar la identificación del conductor en las infracciones de estacionamiento.

¹⁶⁷¹ La DGT en su Instrucción 02/S-63, de 10 de junio de 2002, relativa a la "Responsabilidad del titular", dice: "En el ámbito de la potestad administrativa sancionadora en materia de tráfico, circulación y seguridad vial, la Ley de Seguridad Vial contempla, con carácter general, al conductor del vehículo como responsable por las infracciones a lo dispuesto en la misma.

No obstante, la propia Ley en determinados supuestos contemplados en el artículo 82.f), establece la responsabilidad del titular del vehículo, en los casos relativos a las infracciones sobre la documentación de aquél, estado de conservación y deficiencias que afecten a las condiciones de seguridad, así como las derivadas del incumplimiento de las normas relativas a reconocimientos periódicos.

Si bien es cierto lo indicado en el párrafo precedente que el titular es responsable del mantenimiento de las condiciones técnicas del vehículo, es necesario matizar tal responsabilidad en algunas de las infracciones que sobre tales condiciones vienen recogidas en el Capítulo II, del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, cuando aquél, cede a un tercero el uso del vehículo en perfectas condiciones de mantenimiento y cuidado, situación que especialmente se produce cuando media un contrato mercantil de arrendamiento de vehículos, y con posterioridad a tal entrega se producen averías o daños no imputables al titular, a título de ejemplo la rotura de espejos retrovisores o parabrisas, avería en los dispositivos de alumbrado, y el conductor, a pesar de conocer estas deficiencias, continúa su marcha.

Sentado lo anterior se estima que cuando se trate de las infracciones reflejadas, en el que esté implicado un vehículo cuyo uso esté sometido a cualquier cesión que se justifique o arrendamiento del mismo igualmente justificado, deben distinguirse aquellos hechos que impliquen responsabilidad del titular por suponer un incumplimiento de carácter permanente en el mantenimiento de las condiciones técnicas del vehículo, de aquellos que han podido producirse con posterioridad a la cesión o arrendamiento, debiéndose imputar en estos casos la responsabilidad al conductor".

¹⁶⁷² **El principio de personalidad de la sanción, propia de toda materia punitiva, implica que la pena o sanción no se transmite a los herederos,** siendo aplicables, con ciertos matices, los principios y garantías básicas presentes en el ámbito del derecho penal, dado que ambos son manifestaciones del ordenamiento punitivo del Estado.

Y aunque, el Capítulo III del Título Preliminar de la Ley 40/2015, de Régimen Jurídico del Sector Público: "Principios de la potestad sancionadora", solo trata en su artículo 30 de la prescripción de las infracciones y de las sanciones, como forma de extinción de la responsabilidad, no ha de olvidarse que, de forma análoga al derecho penal, producen un efecto extintivo de la responsabilidad administrativa sancionadora el fallecimiento del presunto infractor persona física, tal y como para el primer ámbito recoge el artículo 130 del Código penal -"por la muerte del reo"- (como también recoge el artículo 19.1 del Real Decreto 33/1986, de 10 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Régimen Disciplinario de los Funcionarios de la Administración del Estado).

Existen numerosas sentencias manteniendo este criterio, que también figura en la sentencia de 9 de marzo de 2017 dictada por la Sala Tercera del Tribunal Supremo, "sólo el infractor es el que tiene que pagar la sanción, dado que se trata de una medida represiva a la que tiene que hacer frente como compensación de la comisión de una infracción, lo que nos lleva a la extinción de la responsabilidad derivada de las infracciones y de las sanciones tributarias por el fallecimiento del sujeto infractor". Y aunque el supuesto tratado no era el tráfico y la seguridad vial, el alto tribunal expone en el Fundamento de Derecho 4º de dicha sentencia que ello es válido para todos los sectores donde se ejerce la potestad sancionadora de la Administración pues otra interpretación nos llevaría a desconocer el principio de la personalidad de la pena, protegido por el artículo 25 de la Constitución.

¹⁶⁷³ (Otra obligación del titular).

¹⁶⁷⁴ (Responsabilidad del conductor frente a los pasajeros).

¹⁶⁷⁵ (Inductor o cooperador necesario).

Lo que se debe hacer cuando llegue una multa al titular de un vehículo, es comunicar a Tráfico que, en el momento de la infracción, conducía otra persona y facilitar los datos del fallecido, incluyendo su número del DNI. Tráfico enviará entonces la sanción al domicilio del fallecido cuya familia podrá, presentando el certificado de defunción, no abonar la multa, puesto que son personales, es decir, únicamente atribuibles al individuo.

Sí se trata de la deuda de la sanción de tráfico cuando ésta se encontrase en periodo ejecutivo, debemos hacer referencia a la sentencia del TSJ de Galicia, Sala de lo Contencioso-Administrativo (sec. 4ª, S 28.10.2010, nº 891/2010). En dicha sentencia, se invocaba la nulidad respecto de la diligencia de embargo por haber fallecido el sancionado antes de la notificación del embargo en cuenta corriente bancaria. Este Tribunal estableció que, a la fecha de la defunción, la sanción no se había satisfecho pues, aunque la orden de retención a la entidad bancaria era anterior a la muerte del sancionado, la notificación de la diligencia de embargo era posterior, de modo que no se produjo antes del fallecimiento del responsable, por lo que no procedía dicho embargo al no haber sido notificado al propio interesado.

Por ello, cuando la Administración tenga conocimiento del fallecimiento del sancionado deberá dejar sin efecto la sanción y acordar el archivo del procedimiento sancionador ya que no se puede obviar el principio de personalidad de la sanción administrativa, que impide que las consecuencias pecuniarias de la sanción puedan afectar de cualquier manera al patrimonio de un tercero.

¹⁶⁷³ También es responsable el titular por incumplir la obligación de impedir que el vehículo sea conducido por quien nunca haya obtenido el permiso o la licencia de conducción correspondiente (artículo 76.v TRLTSV).

¹⁶⁷⁴ El artículo 18.1) del RGCir señala: “El conductor de un vehículo está obligado a mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción, que garanticen su propia seguridad, la del resto de los ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía. A estos efectos, deberá cuidar especialmente de mantener la posición adecuada y que la mantengan el resto de los pasajeros, (...).

Así pues, hace responsable al conductor del vehículo de que el resto de los pasajeros mantengan la posición adecuada dentro del mismo, es decir, se sancionaría al conductor y no a los pasajeros, aunque a éstos se les podría someter a una prueba de detección de alcohol o drogas si se hubiese cometido una infracción con el vehículo (art. 14.2 TRLTSV) o éste se viese implicado en un accidente (art. 14.2 TRLTSV y art. 21 RGCir).

¹⁶⁷⁵ Estas figuras están claramente definidas en el art. 28 CP, pero no lo está tanto en el derecho administrativo y hay frecuentemente en las leyes normas específicas que enumeran una serie de sujetos los que se declara responsables de las infracciones, como pasa en este artículo y sería conveniente que se considerase inductor o cooperador necesario a todo aquel que aliente o que permita conscientemente que se cometan infracciones.

En materia penal, el Fiscal Jefe de la Fiscalía Provincial de Madrid, a través de su Instrucción 1/2011, de 13 de abril, determina que “Quién presta un vehículo a quien conoce que carece de permiso o licencia bien porque nunca los haya obtenido, bien conoce la pérdida de vigencia por pérdida total de puntos. En todos estos supuestos, si puede acreditarse que quien preste el vehículo conoce con certeza las mencionadas circunstancias y que el vehículo va a ser conducido de forma inmediata, cabe ser acusado de cooperador necesario del art. 28.b) del Código Penal”.

La Instrucción 1/2009, de 15 de enero de 2009, de la Junta de Fiscales de Extremadura, indica que “Puede considerarse que se incurre en el tipo penal correspondiente del art. 384 del CP en calidad de cooperador necesario. “En relación con la imputación del mencionado delito al propietario del vehículo, no conductor cuando concurren los requisitos legales y jurisprudenciales siguientes:

a) Uno de carácter objetivo: Facilitar el uso del vehículo a motor o ciclomotor, elemento material imprescindible para cometer el delito.

b) Otro fundamentalmente de carácter subjetivo: La constancia de que el usuario no tiene el permiso o licencia necesaria que le habilite para el uso del vehículo, y el conocimiento general de cualquier ciudadano, de que conducir sin él es delito, por lo que su conducta facilita la consumación. Conocimiento que parece evidente en el ámbito familiar con menores, en relaciones de dependencia laboral y de prestación de servicios.

No cabe duda, en aplicación de lo antes expuesto, que la participación del propietario en estos casos colma los requisitos doctrinales y jurisprudenciales para considerarle **cooperador necesario**, pues sin su decisiva aportación no sería posible cometer el delito por parte del conductor no propietario.

En consecuencia, con la debida ponderación, deberán dirigir sus actuaciones de investigación no sólo sobre los conductores sin permiso o licencia, sino también sobre los propietarios para determinar su participación en los

¹⁶⁷⁶ (El empleado que actúa como conductor cometiendo una infracción por orden de su jefe).

CAPÍTULO IV¹⁶⁷⁷

hechos y en su caso, cumplidos los requisitos antes referidos, imputarles el delito del art. 384 del Código Penal, si tras la investigación quedara acreditado su participación en el hecho como cooperador necesario”

Son inductores de este delito los padres que quieren que su hijo aprenda a conducir con ellos, incluso, sin tener la edad necesaria para el permiso o utilizando vías públicas para sus prácticas, sin utilizar la posibilidad de aprendizaje previsto por el RGCond. Son cooperadores necesarios cuando le prestan el vehículo al vástago sabiendo que carece de permiso.

Así el 21.12.2024 una patrulla de la Guardia Civil de Tráfico de O Porriño (Pontevedra) observó un vehículo que circulaba de forma irregular y cuyo copiloto no llevaba puesto el cinturón de seguridad. Lo pararon y al examinar la documentación detectaron que la conductora era una joven de 15 años, vestida con «bata y zapatillas de casa», que estaba realizando prácticas de conducción dirigida por su hermano mayor de edad y su madre, sentada en el asiento trasero. Los tres eran vecinos de O Porriño.

Inmediatamente, la Guardia Civil procede a investigar a la menor por un delito contra la seguridad vial por conducir un vehículo a motor sin haber obtenido nunca permiso de conducir. Las diligencias fueron remitidas a la Fiscalía de Menores. Además, el hermano mayor y su madre se enfrentan al mismo delito al tratarse de **cooperadores necesarios** y responsables de la menor al volante, hechos por los que se enfrentan a una pena de prisión de tres a seis meses o a una multa de doce a veinticuatro meses con una cuantía que determinará el juez o a trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días.

Además, el hermano fue denunciado por circular sin hacer uso del cinturón de seguridad con una multa de 200 euros.

Resulta muy interesante la Sentencia núm. 504/2008, de 20 de junio, de la Sección 7ª de la AP de Barcelona, donde se señala: “Es obvio que el hecho de circular el acusado a más del doble de la velocidad permitida en la vía por la que circulaba, sin respetar la prohibición de adelantamiento ni de peligros en la vía, compitiendo con el otro vehículo entra de lleno en esta conducción manifiestamente temeraria y creó un peligro concreto para los demás usuarios, como los dos testigos. Pero es que además se produjo un resultado lesivo, a cuya causación contribuyó de forma esencial y necesaria, puesto que, aunque él no colisionara contra ninguno porque a él no le tocaba adelantar en la alocada carrera que mantenía con el conductor fallecido, **dos no compiten si uno no quiere; el resultado lesivo se produjo por la cooperación necesaria** al mismo del conductor acusado con su conducta manifiestamente imprudente”.

La Audiencia Provincial de Cádiz en Sentencia 108/2021 estimó en el caso de una mujer que permitió utilizar el turismo, adquirido en régimen de gananciales, a su marido sabiendo que carecía de permiso, que la titularidad del vehículo se configura como indicio de cargo y como presunción de dominio del hecho de la conducta de su esposo, pero no es suficiente para llegar a la conclusión condenatoria. El esposo que conducía sin permiso tenía acceso al vehículo y, por tanto, el dominio del hecho, al igual que la esposa. No se puede extender la responsabilidad penal a otros miembros de la misma familia por su condición de tales.

También es cooperador necesario el conductor que acudiendo a sustituir a otro al que los agentes no permiten seguir conduciendo por detectársele consumo de alcohol o drogas (o ambos) permite al alejarse de los agentes que el conductor denunciado vuelva a conducir el vehículo.

En España estamos a la espera de que el TS case las resoluciones contradictorias de los tribunales sobre si es delito que una persona preste un vehículo a un conductor, o vaya en él de pasajero, sabiendo que no está en condiciones adecuadas para conducir. Véase la SAP de Alicante 253/2012, de 7 de mayo; la SAP de Palencia 41/2019, de 2 de octubre; la SAP de Sevilla 243/2022, de 12 de abril o la SAP de Vigo 87/2014, de 24 de febrero..

¹⁶⁷⁶ En Suiza la Ley Federal de Circulación Vial establece: “El jefe o superior que haya incitado a un conductor a cometer una infracción a la presente ley o que no ha impedido, según sus posibilidades, que se cometa esa infracción, será castigado con la misma pena que el conductor”. Esto sucede, por ejemplo, cuando un jefe le dice a un empleado que suba el camión a una acera para descargar mercancías o que debe entregar mercancía en un plazo que le obliga a superar los límites de velocidad.

¹⁶⁷⁷ Este Capítulo IV está desarrollado en el Real Decreto 320/1994, de 25 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de procedimiento sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aunque ese desarrollo es prácticamente inexistente ya que el TRLTSV le dedica al procedimiento 14 artículos y el RPSMT sólo tiene 21. Con lo que bastaría que se añadiesen 7 artículos al TRLTSV para que no hubiese necesidad de un Reglamento dedicado al Procedimiento Sancionador.

Artículo 83. Garantías procedimentales¹⁶⁸⁰.

1. No se podrá imponer sanción alguna por las infracciones tipificadas en esta ley sino en virtud de procedimiento instruido con arreglo a lo dispuesto en este capítulo y, supletoriamente, en la normativa de procedimiento administrativo común¹⁶⁸¹.
2. Los instrumentos, aparatos o medios y sistemas de medida que sean utilizados para la formulación de denuncias por infracciones a normativa de tráfico, seguridad vial y

¹⁶⁷⁸ Dado que la mayoría de las sanciones son presenciadas por un agente de la autoridad o bien por un medio de captación de imágenes mediante un instrumento homologado, certificado y verificado, es difícil rebatir la infracción por lo que la mayoría de las alegaciones están dirigidas a buscar fisuras en el procedimiento sancionador.

¹⁶⁷⁹ Se publicó la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modifica la Ley de Tráfico en materia sancionadora, para atender el carácter masivo de los expedientes sancionadores con un procedimiento específico, diferente del general contemplado en la Ley 30/1992 (derogada) que también modificó, reducir la litigiosidad y minimizar el tiempo entre la infracción y la sanción, para acercarse al tiempo empleado por la justicia penal en materia de delitos de tráfico, los conocidos como juicios rápidos, vigentes desde 2002 mediante la reforma de la Ley de Enjuiciamiento Criminal.

La Disposición Adicional Primera, punto c), de la ley 39/2015 del Procedimiento Administrativo común de las administraciones públicas sigue disponiendo que los procedimientos administrativos regulados en leyes especiales por razón de la materia que no exijan alguno de los trámites previstos en esta Ley o regulen trámites adicionales o distintos **se regirán, respecto a éstos, por lo dispuesto en dichas leyes especiales** e incluye dentro de ellos los procedimientos sancionadores en materia de tráfico.

¹⁶⁸⁰ Recordemos que según el artículo 25.1 de la Constitución, "nadie puede ser condenado o sancionado por acciones u omisiones que en el momento de producirse no constituyan delito, falta o infracción administrativa, **según la legislación vigente** en aquel momento".

La Ley 40/2015, de Régimen Jurídico del Sector Público, mantiene el principio de exigencia de cobertura legal, pero permite la colaboración reglamentaria en la creación de infracciones y sanciones. Así, aunque los apartados 1 y 2 del citado artículo 27 de la Ley 40/2015 mencionan la "Ley", el apartado 3 del mismo precepto dice que "las disposiciones reglamentarias de desarrollo podrán introducir especificaciones o graduaciones al cuadro de las infracciones o sanciones establecidas legalmente", lo que faculta la participación reglamentaria en la tipificación. La tipificación supone no solo poner por escrito las conductas que suponen una infracción, sino que además debe anularles el reproche correspondiente, es decir, debe establecer la correlación entre la infracción y la sanción. El apartado 4 del artículo 27 de la Ley 40/2015 prohíbe con carácter general la analogía: "las normas definidoras de infracciones y sanciones no serán susceptibles de aplicación analógica". La analogía supone la aplicación extensiva al reo de los principios extraídos de una norma a un caso no previsto por ella, pero que presenta igualdad jurídica esencial con otro u otros que la norma regula.

Ese es el caso de la negativa a someterse a un control de alcoholemia dentro de las campañas preventivas de las autoridades de tráfico, ya que en caso de no mostrar síntomas el conductor no es delito, según el TS, y es de aplicación la multa de 1.000 € del art. 80 TRLTSV al estar tipificada en este caso como infracción muy grave en el art. 77d) TRLTSV.

Sin embargo, la jurisprudencia constitucional da pie para aplicar la analogía favorable, de manera que sólo resulta impedida la aplicación analógica "in peius" de las disposiciones represivas (Sentencias del Tribunal Constitucional 182/1990, de 15 de noviembre, y 56/1998, de 16 de marzo).

¹⁶⁸¹ Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

circulación de vehículos a motor estarán sometidos a control metrológico¹⁶⁸² en los términos establecidos¹⁶⁸³ por la normativa de metrología¹⁶⁸⁴.

¹⁶⁸² Este control tiene una enorme transcendencia ya según el resultado de las mediciones obtenidas pueden resultar infracciones administrativas o delitos penales.

La Sala de lo Penal del Tribunal Supremo, en su Sentencia 184/2018, de 17 de abril ha aclarado algunas dudas sobre estos márgenes de error.

En la sentencia se recuerda que las Órdenes Ministeriales distinguen entre cinemómetros fijos o portátiles, y en el caso de estos últimos, entre estáticos o en movimiento. A los fijos les señalan un margen de error del 5%, y a los móviles, del 7% y luego equiparan a los fijos las mediciones que realizan los radares portátiles en el modo estático, es decir, cuando el sistema portátil no realiza la medición en movimiento.

Razona seguidamente que un radar es móvil cuando está colocado sobre un vehículo en movimiento y es fijo el que se coloca, de forma permanente, sobre un elemento inmueble, como puede ser un arco, un edificio, un poste o un pórtico de carretera.

La duda, según la sentencia, surge cuando un radar, que es en principio móvil, se coloca sobre un trípode o en un vehículo parado ya que las órdenes ministeriales no aclaran debidamente que consideración tiene ese tipo de radares.

Según la Sala de lo Penal, si el aparato no está en movimiento entonces la medición se efectuaría desde un aparato en posición fija o estática. Por el contrario, la medición sería móvil, cuando la detección se realizase desde un soporte en movimiento.

Por ello considera importante tener presente si el aparato es fijo o trasladable, ya que esa consideración afecta a las condiciones de los aparatos y a sus necesidades de revisión.

La sentencia llega a la conclusión de que, si el cinemómetro es empleado desde una ubicación fija, es decir sin movimiento, ya sea fijo o estático, el margen de error es del 5% ya que la medición de la velocidad, desde un radar fijo, o desde una instalación sin movimiento, supone un menor margen de error que la medición realizada desde un dispositivo en movimiento.

También ha establecido que los radares portátiles de tráfico que realizan la medición de la velocidad desde una ubicación fija, en trípodes o en coches parados, tienen un margen de error del 5% y no del 7%, por lo que atribuye a este tipo de dispositivos el mismo porcentaje que a los fijos.

La Sala se plantea si un radar cuando se coloca sobre un trípode o en un vehículo parado es un instrumento fijo o móvil a los efectos de determinar el índice de error del 5% o del 7%, ya que considera que las órdenes ministeriales que regulan estos dispositivos –fijos y portátiles (estáticos o en movimiento)- no aclaran esta cuestión. En el caso planteado en este recurso de casación –señalan los magistrados- dicho porcentaje es relevante, pues, en función del margen de error que se aplique, el conductor puede ser absuelto o condenado. La conclusión a la que llegan los magistrados de la Sala de lo Penal es que “si el aparato de medición, cinemómetro, es empleado desde una ubicación fija, esto es sin movimiento, ya sea fijo o estático, el margen de error es del 5%”, y afirman, además, que esa catalogación es “lógica” porque “la medición de la velocidad, desde un radar fijo, o desde una instalación sin movimiento, supone un menor margen de error que la medición realizada desde un dispositivo en movimiento”. La sentencia, de la que ha sido ponente el magistrado Andrés Martínez Arrieta, afirma que las órdenes ministeriales distinguen entre instrumentos de medición fijos o portátiles, a los que asigna un distinto margen de error en sus mediciones, derivadas de su distinta ubicación y función. Los fijos son los instalados en elementos inmuebles –arco, edificio, poste o pórtico de carretera- con carácter permanente, y los portátiles son los trasladados de un lugar a otro. Dentro de este último grupo, por su movilidad –explica el tribunal- se distingue entre móviles en sentido estricto, dispuestos para la medición en movimiento, y aquellos otros que, además de la movilidad, por poder ser trasladados, desarrollan su función de medición en situación de parados. “Estos últimos son denominados estáticos a los que se atribuye el margen de error de los fijos”, concluye la Sala en su sentencia.

Todos los supuestos de hecho (si es radar fijo o portátil, fecha de aprobación de modelo, tiempo de utilización desde su puesta en funcionamiento, reparación, etc.) que fundan el cálculo del error y que seguidamente se recogen, han de incluirse en el atestado inicial o en ampliación posterior”.

El Juzgado de lo Contencioso Administrativo, sección 1, de Pontevedra, dictó sentencia el 22 de enero de 2019 sobre la aplicación del margen de error de los radares, en la que el juez consideró que la velocidad captada por los radares y que aparece sobreimpresionada en las fotografías debe corregirse aplicando a la baja el índice máximo de error admisible de este tipo de aparatos, regulada por la mencionada orden ministerial de 2010. Por ello, si la velocidad del vehículo detectada por el cinemómetro es igual o inferior a 100 kilómetros por hora, deben restársele 5 km/h si la medición se realizó en posición estática o 7 km/h si se efectuó desde un vehículo en movimiento.

El Juzgado de lo Contencioso-Administrativo núm. 22 de Madrid, en Sentencia 299/2020, de 20 de octubre, revocó una multa por exceso de velocidad, por no aportarse en el procedimiento sancionador el certificado que acreditaba

que la cabina, como soporte del aparato de medición de la velocidad, era apta para cumplir su función, lo que privaba a la medición de las garantías suficientes. No basta con que se aporten los certificados de verificación del aparato cinemómetro, ya que también se debe acompañar del que acredite que las cabinas fueron verificadas metrológicamente. La Orden ITC 3123/2010 (derogada por la Orden ICT/155/2020) exigía en el momento de la infracción, además de la verificación periódica de los aparatos cinemómetros, la de las cabinas que constituyen su alojamiento, soporte o protección y al no poder quedar probado por esta ausencia el correcto funcionamiento del radar, no procede la multa que fue impuesta. Se observa además que el certificado de verificación de la cabina se reclamó desde el primer escrito de alegaciones en el procedimiento sancionador, sin que esta petición hubiese sido atendida en ningún momento.

Los nuevos márgenes de error de los cinemómetros figuran en la Orden ITC 155/2020:

- **Para los radares de tramo rige la llamada regla del 3:** en una vía con un límite de hasta 100 km/h se permite un exceso de velocidad máximo de 3 km/h; si la limitación es superior, el margen de error se establece en un 3% sobre la velocidad autorizada.
- **Si el radar es móvil, se aplica la regla del 7:** se permite rebasar la velocidad marcada en la vía en 7 km/h si está limitada a un máximo de 100 km/h, y un 7% si es superior.
- **En el caso se los radares fijos o estáticos, impera la regla del 5:** cuando la velocidad máxima de la vía es inferior a 100 km/h se puede exceder en 5 km/h, mientras que si es superior el posible rebase es de un 5%.
- **Para los cinemómetros instalados en helicópteros Pegasus, el margen es del 5% en cualquier circunstancia, según la norma.**

En 2021 el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo número 1 de Toledo, anuló una polémica multa emitida contra un conductor por no mantener la distancia de seguridad, pero el juez estimó que la prueba presentada, **una foto, tomada desde el helicóptero, no era suficiente para poder atestiguar la infracción. Ya que el aparato no acredita dispositivos de medición de distancias.**

El Juzgado 2 de lo Contencioso de Ourense dictó una sentencia “revolucionaria”, la 00155/2021, por una multa de exceso de velocidad. El juzgado tomó el pronunciamiento íntegro de la Sentencia del Juzgado de lo Contencioso nº 1 de Pontevedra de 22 de enero de 2019.

Para el juez, además de que tráfico no se ha pronunciado a lo largo del procedimiento sobre la alegación del recurrente que solicitaba se acreditase la aplicación de los márgenes de error, no basta con aplicar a la velocidad detectada por el cinemómetro (en beneficio o en perjuicio del conductor) el índice de “desviación máxima obtenida” en las pruebas de “ensayos en tráfico real”, consignado en la segunda página del “certificado de verificación periódica”, pues la prueba en tráfico real consiste en la realización de unas 30 mediciones en carretera.

De ellas no se consigna en el certificado el resultado medio, sino sólo la magnitud que en esas 30 mediciones ha resultado más elevada. Por tanto, con tales mediciones se constata que el aparato cumple las especificaciones de la Orden ITC/3123/2010 (derogada por Orden ICT/155/2020), “pero no sirven para establecer un índice de error particularizado para ese cinemómetro”.

A efectos prácticos se debe destacar que no sólo se afirma la necesidad de aplicar el margen a cada medición: “Es decir, debe no sólo corregirse en cada caso la velocidad detectada por el radar, aplicando a la baja el índice máximo de error admisible según la mencionada Orden ITC/3123/2010 (derogada por Orden ICT/155/2020). Esta Orden señalaba que si la velocidad del vehículo detectada por el cinemómetro era igual o inferior a 100 km/h, deben restársele 5 km/h si la medición la realizó en posición estática o en 7 km/h si la efectuó desde vehículo en movimiento; si la velocidad supera los 100 km/h se aplicarán, respectivamente, los porcentajes del 5 o del 7%.”, sino que resulta de especial interés la valoración pericial que la acompaña: “En la prueba testifical/pericial practicada se explicaron en detalle los motivos por los que los cinemómetros tienen esa dificultad para determinar con exactitud la velocidad real. Depende del ángulo de relación con el vehículo. Los aparatos se instalan en una posición teórica idónea para interceptar al vehículo que no debería superar un ángulo de 20 grados. Pero si no circula en línea exactamente paralela al eje de la carretera se supera el ángulo y se incrementa exponencialmente la posibilidad de error en la medición, en mayor medida cuantos más grados de diferencia haya. Por esta misma razón la posibilidad de error es mayor en los radares situados dentro de vehículos (sin movimiento) y en trípodes que en los de las cabinas permanentes, al incrementar la posibilidad de que se supere el ángulo de 20 grados.”

La publicación digital “noticias.juridicas.com” informa el 15.12.2020 que el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo nº 22 de Madrid revocó una sanción de 300 euros y la detracción de 2 puntos impuesta por el Jefe provincial de Tráfico de Segovia a un conductor. La sentencia condena a la Dirección General de Tráfico (DGT) a pagar 400 euros por las costas del proceso al no ser capaz de acreditar el buen funcionamiento del radar. El aparato en cuestión ostentaba el récord de ser el más activo de toda España, situado en el km. 59,2 de la N-VI; en total realizó 55.119 denuncias. La noticia de la condena la dio la asociación Automovilistas Europeos Asociados (AEA), quienes se ocuparon de la defensa letrada del conductor reclamante. Según apuntan en una nota, la DGT descuida su obligación de revisar periódicamente, no solo los aparatos cinemómetros, sino además las cabinas que lo protegen, tal como recogía la Orden ITC 3123/2010 (derogada por Orden ICT/155/2020).

¹⁶⁸⁵ (Actualización de conocimientos de los funcionarios).

¹⁶⁸⁶ (Fotografías del vehículo infractor en movimiento).

La Orden ITC/3123/2010 fue derogada por la Orden ICT/155/2020, por la que se regula el control metrológico del Estado de determinados instrumentos de medida. En su Anexo XII, al ocuparse de los ensayos de funcionamiento, se dispone que "Para la verificación de la distancia intervehicular se realizarán al menos 50 medidas y para la verificación de la distancia al objetivo que determina inequívocamente el carril de circulación, se requiere al menos realizar 30 observaciones, no resultando ninguna errónea". Estos ensayos pueden realizarse in situ o mediante sistemas que permitan la conexión y medición remota.

¹⁶⁸³ Cualquier Instrumentos destinados a medir la velocidad de circulación de vehículos a motor, según el apartado 5 del Anexo XII de la Orden ICT/155/2020, de 7 de febrero, por la que se regula el control metrológico del Estado de determinados instrumentos de medida, debe verificarse cada año.

¹⁶⁸⁴ Ley 32/2014, de 22 de diciembre, de Metrología (BOE núm. 309, de 23 de diciembre). Su desarrollo reglamentario está contenido en el RD 244/2016, de 3 de junio (BOE núm. 137, de 7 de junio). Esta ley tiene por objeto tiene como objeto, según su artículo 1) "El establecimiento y la aplicación del Sistema Legal de Unidades de Medida, así como la fijación de los principios y de las normas legales a las que debe ajustarse la organización y el régimen de la actividad metrológica en España".

Los márgenes de error de los cinemómetros figuran en la Orden ICT/155/2020, de 7 de febrero, por la que se regula el control metrológico del Estado de determinados instrumentos de medida (BOE núm. 47, de 24 de febrero, con vigencia desde el 24 de agosto de 2020.).

El margen que aplica la DGT se limita a las vías de su competencia. Eso no significa, en ningún caso, que la Generalitat de Cataluña, el Gobierno Vasco o los ayuntamientos vayan a aplicar un criterio similar, por lo que fuera de las vías competencia de la DGT pueden aplicar otros márgenes y de hecho lo vienen haciendo.

Los márgenes de error, al afectar a tantos ciudadanos, debieran estar unificados y figurar de forma clara en el Reglamento General de Circulación.

La Sentencia núm. 10189/2015 de 23 de noviembre de 2015 dictada por la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Castilla la Mancha (Sección Segunda) señala que "a la Sala no le cabe duda que esa velocidad fidedigna que sale en la pantalla del cinemómetro no es la real sino dentro de los límites del error admitidos ya que es lógico suponer que no existe una programación de los aparatos para que ya lleven inserto en sus cálculos tales márgenes cuando se les permite funcionar con ellos, o por lo menos esa corrección no consta. La consecuencia debe ser, pues, que, si a esa velocidad de la pantalla no se le ha detraído el margen de error tolerable, el interesado y en este caso el Tribunal debe hacerlo por permitírsele la norma".

Es decir, si no aparece en la fotografía el descuento del margen de error debe practicarse por la autoridad sancionadora cuando dicte la resolución.

El criterio que se está imponiendo en los tribunales es que en las denuncias por exceso de velocidad debe hacerse constar la velocidad corregida sobre la que se aplica la sanción una vez aplicados los márgenes de error del aparato.

¹⁶⁸⁵ El TRLTSV y los reglamentos estiman importante que todos los aparatos que se utilizan en los procedimientos sancionadores estén correctamente homologados, calibrados y actualizados y ese interés debiera trasladarse a todos los funcionarios intervinientes en los procedimientos sancionadores previendo la obligación de que actualicen sus conocimientos teniendo en cuenta la complejidad de las normas y sus continuas modificaciones.

¹⁶⁸⁶ El 11.03.2021 los medios de comunicación informan que el Juzgado Contencioso Administrativo número 5 de Córdoba, anuló una multa captada por un cinemómetro fijo por "no existir dos fotografías tomadas en diferentes instantes".

El juzgado cordobés entendió que Tráfico actúa con mala fe procesal cuando realiza este tipo de actos, al obligar al interesado a emplear recursos propios y del Estado para poder defenderse, cuando la nulidad del expediente tendría que haberse producido en fase de alegaciones".

La sentencia emitida estima que, según la Orden ITC/3699/2006, de 22 de noviembre, "salvo que el instrumento —el radar— sea capaz de seguir e identificar inequívocamente el objetivo durante todo el proceso de medición, a los instrumentos instalados de forma fija y diseñados para operar bajo circunstancias donde no es posible la presencia continua del operador que vigile sus especificaciones de funcionamiento, se les exigirá **al menos dos fotogramas** del vehículo infractor tomados en diferentes instantes: uno de ellos mostrará una visión panorámica del vehículo; el otro, su placa de identificación".

Es decir, el radar fijo debe avalar la multa con dos fotografías diferentes del mismo vehículo. La multa no es válida si está avalada únicamente por una fotografía de la que se han extraído dos imágenes diferentes, una con un campo de visión mayor y otra menor.

Debemos tener en cuenta que la Orden ITC/3699/2006 fue derogada por la Orden ITC/3123/2010, de 26 de noviembre y esta última por la Orden ICT/155/2020.

Artículo 84. Competencia.

1. La competencia para sancionar las infracciones cometidas en vías interurbanas y travesías¹⁶⁸⁷ corresponde al Jefe de Tráfico de la provincia en que se haya cometido el hecho. Si se trata de infracciones cometidas en el territorio de más de una provincia, la competencia para su sanción corresponde, en su caso, al Jefe de Tráfico de la provincia en que la infracción hubiera sido primeramente denunciada.
2. Los Jefes Provinciales podrán delegar esta competencia en la medida y extensión que estimen conveniente. En particular podrán delegar¹⁶⁸⁸ en el Director del Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas¹⁶⁸⁹ la de las infracciones que hayan sido detectadas a través de medios de captación y reproducción de imágenes¹⁶⁹⁰ que permitan la identificación del vehículo¹⁶⁹¹.

Los órganos de las diferentes Administraciones Públicas¹⁶⁹² podrán delegar el ejercicio de sus competencias sancionadoras mediante convenios o encomiendas de

Este criterio se ha visto respaldado por la sentencia Número 27/2021 del Juzgado Contencioso-Administrativo número 30 de Madrid que invalidó una sanción de 100 euros por una infracción grave. El motivo: no existen dos fotografías de la infracción cometida.

La argumentación de la jueza se basa en que "la resolución sancionadora se dictó faltando requisitos legalmente previstos y esenciales que pudieran servir como prueba de cargo suficiente de la comisión de la infracción atribuida a la parte recurrente". Es decir, la sanción impuesta "se halla fundamentada en una sola fotografía, en la que aparece la matrícula del vehículo, pero sin que se complete con otra panorámica del mismo, que acreditaría, mediante el fotograma de dos momentos diferentes, la existencia de una unidad del acto infractor y que permitiría poder descartar la posible actuación del vehículo que, circulando en paralelo, hubiera activado el cinemómetro". En este mismo sentido se pronunció el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo nº 1 Oviedo, en Sentencia 148/2022, de 7 octubre, anulando una multa impuesta por circular a una velocidad de 133 km/h en una vía en la que la velocidad máxima permitida era de 120 km/h. El cinemómetro que tomó la velocidad del vehículo y lo fotografió no contaba con la función de seguimiento e identificación del vehículo por lo que era exigible que se aportaran dos fotogramas tomados en diferentes instantes.

Si bien se aportan dos imágenes una de ellas (la más pequeña, que es la incluida en la notificación de la resolución que acuerda imponer la referida sanción) es solo un recorte o detalle de otra.

¹⁶⁸⁷ *Si la travesía no está cedida al ayuntamiento, éste no puede regular el tráfico, por ejemplo, mediante un semáforo y/o radar de velocidad, sino que ha de realizar la correspondiente solicitud a la Administración titular de ese tramo de carretera. Ello, sin perjuicio de la posibilidad de que ambas Administraciones, la titular de la carretera y la entidad local, acuerden en el futuro una delimitación de competencias que pueda incluir fórmulas de cooperación o delegación, al amparo del art. 5.k del TRLTSV.*

¹⁶⁸⁸ *Debiera redactarse de otra forma. Sería más apropiado decir que es competencia del Director del centro Estrada. Es una falacia decir que "podrán delegar" cuando esa competencia la han delegado todos los Jefes Provinciales de Tráfico.*

¹⁶⁸⁹ *Orden INT/2035/2007, de 2 de julio, por la que se crea el Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas (BOE núm. 164, de 10 de julio).*

¹⁶⁹⁰ *Entre estos medios están las cámaras de fotos asociadas a radares y las fotos tomadas desde helicópteros. Esas fotos permiten identificar a los vehículos que circulan con exceso de velocidad o incumplen la señalización (por ej. circular por encima de una línea continua, no llevar puesto el cinturón de seguridad, etc.) por lo que podrían tramitarse dos o más denuncias a la vez, que serían autónomas.*

¹⁶⁹¹ *En Estados Unidos la Sexta Enmienda de la Constitución da derecho al acusado a carearse con los testigos en su contra. Por ello es muy polémica la instalación de cámaras automáticas ya que muchas personas, entre ellos jueces y abogados señalan que allí no pueden sancionar a un conductor por un exceso de velocidad captado por una cámara automática al no poder confrontar al acusado con quien le acusa.*

¹⁶⁹² *Un Ayuntamiento puede, por ejemplo, delegar en la Diputación la facultad de recaudar al amparo del art. 7.1 del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por RD Leg. 2/2004, de 5 de marzo, donde se prevé que: "las entidades locales podrán delegar en la comunidad autónoma o en otras entidades locales en cuyo territorio estén integradas, las facultades de gestión, liquidación, inspección y recaudación de los ingresos de derecho público que les correspondan" y ahora este apartado del TRLTSV les permite delegar también la imposición de sanciones por las infracciones cometidas en su término municipal en materia de seguridad vial. Pero como generalmente la denuncia ha partido de un agente municipal que en muchos casos tendrá que dar fe*

gestión o a través de cualesquiera¹⁶⁹³ otros instrumentos de colaboración previstos en la normativa de procedimiento administrativo común¹⁶⁹⁴.

- 3. En las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, serán competentes para sancionar los órganos previstos en la normativa autonómica¹⁶⁹⁵.**
- 4. La sanción por infracción a normas de circulación cometidas en vías urbanas¹⁶⁹⁶ corresponderá a los respectivos Alcaldes, los cuales podrán delegar esta competencia de acuerdo con la normativa aplicable.**

para responder alegaciones o recursos, es por lo que hay que ser muy cuidadosos en cómo se instrumenta esa delegación.

¹⁶⁹³ “Cualesquiera” va detrás de “otros instrumentos”.

¹⁶⁹⁴ Ley de Régimen Jurídico del Sector Público (Ley 40/2015, artículos 8 al 14).

¹⁶⁹⁵ Están transferidas las competencias de tráfico a Euskadi, Cataluña y a Navarra.

¹⁶⁹⁶ El Jefe de la Unidad de Ordenación Normativa de la DGT, el 04 de octubre de 2017, en un escrito dirigido a la JPT de Madrid ante las dudas planteadas por la policía local de Leganés, concluye:

“La competencia municipal entendida territorialmente en materia sancionadora no debe circunscribirse dentro de poblado a un concepto meramente restrictivo, el cuál haría referencia a que sólo serían sancionados aquellos hechos punibles que se den en vías urbanas, entendida ésta, como toda vía pública situada dentro de poblado, excepto travesía. ...

Por lo tanto, es criterio de esta Unidad, que aquellas denuncias formuladas por agentes de la policía local en relación con las infracciones cometidas en los aparcamientos de uso público, dentro de poblado, son perfectamente encuadrables dentro del artículo 2 de la Ley de Seguridad Vial y su tratamiento, y en su caso, imposición de las sanciones corresponde al Ayuntamiento donde se realice el hecho punible, de acuerdo con el artículo 7, apartado a) de la Ley de Seguridad Vial”.

Viene a confirmar que “en los lugares privados, abiertos al uso público, utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios, es plenamente legítima la intervención de agentes encargados de la vigilancia del tráfico”.

Este criterio fue mantenido en una sentencia del Juzgado de lo Contencioso Administrativo núm. 1 de Vigo, del que se hicieron eco los medios el 03.10.2021. Una conductora estacionó en febrero de 2020 en un centro comercial de aquella ciudad su vehículo en una plaza para discapacitados. Una persona discapacitada con que deseaba utilizar la plaza decidió avisar a la policía y ésta comprobó que carecía de la tarjeta de estacionamiento para discapacitados y fue sancionada con 200 €. No habiendo tenido éxito con sus alegaciones acudió al juzgado. Argumentaba que la Policía Local no era competente para denunciar una infracción de tráfico dentro de un recinto privado por no pertenecer éste a la red vial pública. La sentencia se ampara en que el Reglamento General de Circulación expresa «con total claridad cuál es su ámbito de aplicación». Obliga a todos los titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud, sean de uso común y a los de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios. Se exceptúan los caminos, terrenos, garajes, cocheras u otros locales construidos dentro de fincas privadas, «sustraídas al uso público y destinados al uso exclusivo de los propietarios y sus dependientes».

El juez argumenta que el estacionamiento del centro comercial está destinado al estacionamiento de vehículos por parte de una colectividad indeterminada de usuarios y, por tanto, está sujeto a las disposiciones del Reglamento General de Circulación.

Quedan excluidas de la competencia sancionadora municipal¹⁶⁹⁷ las infracciones a los preceptos del **título IV**,¹⁶⁹⁸ incluyendo las relativas a las condiciones técnicas de los vehículos¹⁶⁹⁹ y al seguro obligatorio.

Los Jefes Provinciales de Tráfico y los órganos competentes que correspondan, en caso de comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, **asumirán la competencia de los Alcaldes cuando, por razones justificadas o por insuficiencia de los servicios municipales**¹⁷⁰⁰, no pueda ser ejercida por éstos.

¹⁶⁹⁷ El concepto de vía urbana aquí es esencial ya que delimita el ámbito en que los Alcaldes pueden ejercer válidamente su potestad sancionadora.

Tampoco en las travesías corresponde, siempre y en todo caso, la competencia para sancionar las infracciones de tráfico a los Alcaldes, sino tan sólo cuando tales vías presenten "características exclusivas de vías urbanas". Es decir, cuando el tráfico de la travesía (vía interurbana que discurre por suelo urbano) sea mayoritariamente urbano y cuando exista alternativa viaria que mantenga la continuidad de la Red de Carreteras del Estado, proporcionando un mejor nivel de servicio.

Cabe traer a colación finalmente el artículo 113 del TRLTSV, que establece que la autoridad que hubiera impuesto una sanción grave o muy grave y la detracción de puntos, tiene la obligación de comunicarlo al Registro de Conductores e Infractores en el plazo de los quince días naturales siguientes a su firmeza en vía administrativa. **Orden TMA/1160/2021, de 8 de octubre, por la que se establece el marco para la celebración de acuerdos de entrega a los Ayuntamientos de vías urbanas de la red estatal** (BOE núm. 260, de 30 de octubre).

Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de Carreteras (BOE núm. 234, de 30 de setiembre), la cual, en su artículo 49) -Entregas a los ayuntamientos de tramos urbanos de carreteras", establece: "1. Las carreteras del Estado o tramos determinados de ellas se entregarán a los ayuntamientos respectivos en el momento que adquieran la condición de vías urbanas. El expediente se promoverá a instancia del ayuntamiento o del Ministerio de Fomento (desde enero de 2020 pasa a denominarse "Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana") y será resuelto por el Consejo de Ministros. Excepcionalmente podrá resolverlo el titular del citado departamento cuando existiere acuerdo entre el órgano cedente y cesionario. 2. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, el Ministerio de Fomento y las entidades locales respectivas podrán convenir lo que estimen procedente en orden a la mejor conservación y funcionalidad de tales carreteras o tramos de ellas".

Por otra parte, la **Disposición Transitoria primera** -Delimitación de tramos urbanos-, establece que "En aquellos municipios en los que no hubiera estudio de delimitación de tramos urbanos definitivamente aprobado, y hasta que no se disponga del mismo, se considerarán tramos urbanos y travesías aquellos que tuvieran dicha condición a la entrada en vigor de la presente ley en virtud de la normativa anterior". (Entró en vigor el 01.10.2015).

¹⁶⁹⁸ El Título IV se ocupa de las autorizaciones administrativas. El Jefe Provincial de Tráfico siempre es competente para la sanción de suspensión del permiso o licencia de conducción y del permiso de circulación, independientemente de donde haya tenido lugar la infracción, es decir, tanto en vías urbanas como interurbanas (véase también art. 5 TRLTSV). Incluso en aquellas CCAA con competencias transferidas.

¹⁶⁹⁹ No se refiere solamente a la ITV sino también al estado del vehículo. La policía municipal puede denunciar ambas circunstancias, pero la denuncia se trasladará a la JPT para que esta estime si hay motivos para sancionar. Si el ciudadano fuese sancionado por el Alcalde y pagase, luego tendría que abonar la multa igualmente en la JPT y reclamarle al ayuntamiento lo que pagó por no tener el alcalde competencia para sancionar.

Los agentes de locales cuentan con dos tipos de boletines, el del propio ayuntamiento y otro para gestionar las denuncias por infracciones de documentación (Capítulo IV TRLTSV) y en éstos figuran los datos para poder ingresar el importe de la multa en la JPT.

¹⁷⁰⁰ Por ejemplo, una infracción de estacionamiento en un municipio que carezca de agentes de tráfico puede ser denunciada por la Guardia Civil o, dependiendo de la comunidad autónoma, por los Mozos de Escuadra, por la Ertzaintza o por la Policía Foral.

La competencia tanto para instruir los expedientes sancionadores como para sancionar en materia de tráfico por infracciones cometidas en vías urbanas, le corresponde a los Municipios, siendo el órgano competente del Ayuntamiento el que deberá instruir el expediente sancionador y siendo el Alcalde el competente para sancionar, salvo que por razones justificadas o por insuficiencia de los servicios municipales, no pueda ser ejercida por los Alcaldes la facultad sancionadora, en cuyo caso asumirán, previo acuerdo, las competencias los Jefes Provinciales de Tráfico o los órganos competentes de las Comunidades Autónomas que tengan transferidas las competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

En cualquier caso, no parece que esta cesión de competencias sancionadoras sea muy frecuente, ya que el Diario digital "Ideal" en su edición para "Adra" en Almería, informa el 06.01.2020 que: "A través de un acuerdo pionero

5. La competencia para sancionar las infracciones a que se refiere el [artículo 52](#)¹⁷⁰¹ corresponderá, en todo caso, **al Director General de Tráfico o al órgano que tenga atribuida la competencia en las comunidades autónomas** que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, limitada al ámbito territorial de la comunidad autónoma.
6. **En las Ciudades de Ceuta y Melilla, las competencias** que en los apartados anteriores se atribuyen a los Jefes Provinciales de Tráfico, **corresponderán a los Jefes Locales de Tráfico.**

Artículo 85. Actuaciones administrativas y jurisdiccionales penales¹⁷⁰².

establecido entre el Ayuntamiento de Alcolea y el Ministerio del Interior, la Dirección General de Tráfico asume la competencia sancionadora en materia de seguridad vial, también en tramos urbanos (de este último municipio). De esta forma, se evita que las infracciones por no respetar vados, zonas de aparcamiento o límites de velocidad caigan en saco roto”.

Alcolea es el primer municipio de Almería que consigue hacer efectiva esta solicitud. Podría sentar precedente en otros municipios cercanos sin Policía Local. Las infracciones serán denunciadas por la Guardia Civil y sancionadas por la Jefatura Provincial de Tráfico de Almería.

La cesión de esta competencia puede ser temporal. El diario “La Opinión” de Zamora, publicó el 11.02.2019, que, en la localidad de Toro, el ayuntamiento había solicitado la cesión temporal de las competencias sancionadoras en materia de tráfico, debido a la jubilación de la mitad de la plantilla de la policía local y que la cesión fue aceptada por la Jefatura Provincial de Tráfico mientras no se cubriesen las plazas de policías locales.

La cesión se concreta mediante una resolución de la Jefatura Provincial de Tráfico en la que ésta asume las competencias sancionadoras en materia de tráfico, a petición del Alcalde. Esta resolución se publicaba en el Boletín Oficial de la Provincia, pero ha pasado a publicarse en el BOE. Normalmente la aceptación de la competencia es temporal y se dan casos en que incluso tiene horario semanal, por ejemplo, por las noches.

Véase, por ejemplo, el núm. 273 de 27.11.2015 del Boletín Oficial de la Provincia de Lugo, en el que la Jefatura Provincial de Tráfico asume las competencias sancionadoras del ayuntamiento de Rábade.

¹⁷⁰¹ En materia de publicidad.

¹⁷⁰² El legislador ha dudado muchas veces sobre la relación entre ambos sectores del ordenamiento jurídico. El art. 31.1 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público -LRJSP-, dispone que:

- “No podrán sancionarse los hechos que lo hayan sido penal o administrativamente, en los casos en que se aprecie identidad del sujeto, hecho y fundamento.”

Las sanciones administrativas tienen un carácter preventivo y disuasorio, orientado a proteger la seguridad vial y prevenir accidentes. Por su parte, las sanciones penales buscan reprobación y castigar conductas que ponen en grave riesgo la vida e integridad de las personas.

Es decir, deben mantenerse como ilícitos administrativos conductas que no hace falta combatir mediante el Derecho penal y, a la inversa, deben trasladarse al Derecho penal las conductas que, por su gravedad y el bien jurídico al que afectan, teniendo en cuenta las características de cada sociedad en cada momento histórico. Por ello, allí donde el recurso al Derecho penal aparezca como imprescindible, respetando los principios de subsidiariedad y ultima ratio, el traslado al Derecho penal de conductas constitutivas en momentos anteriores de ilícito administrativo no sólo es legítimo, sino necesario.

El Tribunal Europeo de Derechos Humanos (TEDH) ha abordado en varias ocasiones la compatibilidad de las sanciones administrativas y penales. Su jurisprudencia ha permitido cierta coexistencia siempre que las sanciones persigan objetivos diferentes y exista una conexión temporal y material entre ellas.

En España, el Tribunal Constitucional también ha matizado el alcance del principio non bis in idem. Como recuerda el TS en su Sentencia de 18 de junio de 2020:

“El Tribunal Constitucional recuerda en primer lugar que el principio non bis in idem ha sido considerado como parte integrante del derecho fundamental al principio de legalidad en materia penal y sancionadora (art. 25.1 C.E.), desde la STC 2/1981, y explica a tal efecto que : «El principio general de derecho conocido por non bis in idem supone, en una de sus más conocidas manifestaciones, que no recaiga duplicidad de sanciones - administrativa y penal- en los casos en que se aprecie la identidad del sujeto, hecho y fundamento sin existencia de una relación de supremacía especial de la Administración -relación de funcionario, servicio público, concesionario, etc...- que justifique el ejercicio del ius puniendi por los Tribunales y a su vez de la potestad sancionadora de la Administración». Posteriormente, en la STC 159/1987 (fundamento jurídico 3º), se declaró que dicho principio impide que, a través de procedimientos distintos, se sancione repetidamente la misma conducta,

¹⁷⁰³ (Principio “non bis in idem”).

1. Cuando en un procedimiento sancionador se ponga de manifiesto un hecho que ofrezca indicios de delito perseguible de oficio¹⁷⁰⁴, la autoridad administrativa lo

pues «semejante posibilidad entrañaría, en efecto, una inadmisble reiteración en el ejercicio del ius puniendi del Estado e, inseparablemente, una abierta contradicción con el mismo derecho a la presunción de inocencia, porque la coexistencia de dos procedimientos sancionadores para un determinado ilícito deja abierta la posibilidad, contraria a aquel derecho, de que unos mismos hechos, sucesiva o simultáneamente, existan y dejen de existir para los órganos del Estado (Sentencia 77/1983, de 3 de octubre, fundamento jurídico cuarto)». “En la sentencia 2/2003, estableció que las sanciones administrativas y penales pueden coexistir si cumplen funciones complementarias.

¹⁷⁰³ Aunque nuestra Constitución no consagra de manera explícita en ninguno de sus artículos el principio “non bis in idem”, el Tribunal Constitucional, en una línea jurisprudencial que arranca con la Sentencia 2/1981, de 30 de enero, ha reconocido que “si bien no se encuentra recogido expresamente en los artículos 14 a 30 de la Constitución va íntimamente unido a los principios de legalidad y tipicidad de las infracciones recogidos principalmente en el artículo 25 de la misma y por tanto participa de la naturaleza de derecho fundamental”.

Por su parte el Tribunal Supremo en su Sentencia de 18 de junio de 2020, señala:

“El Tribunal Constitucional recuerda en primer lugar que el principio non bis in idem ha sido considerado como parte integrante del derecho fundamental al principio de legalidad en materia penal y sancionadora (art. 25.1 C.E.), desde la STC 2/1981, y explica a tal efecto que : «El principio general de derecho conocido por non bis in idem supone, en una de sus más conocidas manifestaciones, que no recaiga duplicidad de sanciones - administrativa y penal- en los casos en que se aprecie la identidad del sujeto, hecho y fundamento sin existencia de una relación de supremacía especial de la Administración -relación de funcionario, servicio público, concesionario, etc...- que justifique el ejercicio del ius puniendi por los Tribunales y a su vez de la potestad sancionadora de la Administración». Posteriormente, en la STC 159/1987 (fundamento jurídico 3º), se declaró que dicho principio impide que, a través de procedimientos distintos, se sancione repetidamente la misma conducta, pues «semejante posibilidad entrañaría, en efecto, una inadmisble reiteración en el ejercicio del ius puniendi del Estado e, inseparablemente, una abierta contradicción con el mismo derecho a la presunción de inocencia, porque la coexistencia de dos procedimientos sancionadores para un determinado ilícito deja abierta la posibilidad, contraria a aquel derecho, de que unos mismos hechos, sucesiva o simultáneamente, existan y dejen de existir para los órganos del Estado (Sentencia 77/1983, de 3 de octubre, fundamento jurídico cuarto)».”

A pesar del silencio de la Constitución, la legislación administrativa sí que ha reconocido el principio “non bis in idem”. El art. 77.4) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas establece: “En los procedimientos de carácter sancionador, los hechos declarados probados por resoluciones judiciales penales firmes vincularán a las Administraciones Públicas respecto de los procedimientos sancionadores que substancien”.

El “non bis in idem” implica prohibir al Estado que utilice su derecho a castigar doblemente, tanto en el ámbito de las sanciones penales como en el de las administrativas y proscribire la compatibilidad entre penas y sanciones administrativas en aquellos casos en los que se constate, de forma precisa, que concurre “la identidad de sujeto, hecho y fundamento”.

Y aunque aplicable sólo a los delitos no debemos dejar de mencionar la ratificación por parte de España del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, hecho en Nueva York el 19 de diciembre de 1966, (BOE» núm. 103, de 30 de abril de 1977). En su art. 14.7), se establece: “Nadie podrá ser juzgado ni sancionado por un delito por el cual haya sido ya condenado o absuelto por una sentencia firme de acuerdo con la ley y el procedimiento penal de cada país”.

También figura explícitamente en el artículo 50 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea.

¹⁷⁰⁴ Todo ilícito penal en materia de seguridad vial parte, como mínimo, de una infracción administrativa; pero no a la inversa. De ahí que este art. 85 establezca la suspensión de las actuaciones del procedimiento administrativo sancionador cuando se ponga de manifiesto un hecho con apariencia de delito perseguible de oficio, admitiendo, por ende, la primacía del Derecho penal sobre el administrativo.

La Instrucción 2015/S-137 de la DGT, de 29 de abril, indica: “En los casos en los que los Agentes de la autoridad, realizadas las correspondientes pruebas, estimen que procede imputación por posible delito contra la seguridad vial tipificado en el artículo 379.2 del Código Penal, además de las actuaciones procesales correspondientes, deberán cumplimentar un boletín de denuncia, a los exclusivos efectos de registrar dicha actuación y de que los Instructores pertenecientes a las Unidades de Sanciones de las respectivas Jefaturas Provinciales de Tráfico puedan llevar un adecuado seguimiento del resultado de la posteriores actuaciones del orden jurisdiccional penal”.

El boletín de denuncia deberá contener la anotación “Se instruyen diligencias penales número... entregadas/remitidas al Juzgado de Instrucción número ... de (se especificará número y localidad del Juzgado), y

pondrá en conocimiento del Ministerio Fiscal, por si procede el ejercicio de la acción penal¹⁷⁰⁵ y acordará la suspensión de las actuaciones¹⁷⁰⁶.

En todo caso, cuando se produzca **un accidente de tráfico con resultado de lesión¹⁷⁰⁷ o muerte**, la autoridad administrativa lo pondrá en **conocimiento de la autoridad judicial**, acompañando la comunicación del **oportuno atestado**.¹⁷⁰⁸

no se entregará al interesado, sino que se remitirá a la Jefatura de Tráfico. En la Unidad de Sanciones se dará de alta el número del expediente correspondiente a dicho boletín, a los meros efectos de registro del mismo, y se anotará en la aplicación informática correspondiente la leyenda "ENVIADO A JUZGADO".

Las Conclusiones de las Jornadas de Especialistas en Seguridad Vial, celebradas el 8 y 9 de marzo de 2023 en Madrid, en su conclusión A2 señala que "Se considera que la reforma del art. 85 TRLTSV pretende extender la necesidad de instruir atestado a un mayor número de casos al referirse a cualquier accidente de tráfico con resultado de lesión o muerte, con la loable finalidad de garantizar, mediante la necesaria instrucción de atestado, la incoación de un proceso penal en cuyo seno se efectúe una valoración judicial sobre la posible comisión de delitos de homicidio o lesiones por imprudencia menos grave, asegurando asimismo la debida protección de las víctimas de accidentes de tráfico en la medida en que posibilita que puedan ver satisfechos sus derechos morales y resarcitorios a través del procedimiento penal."

El 14.10.2021 La Vanguardia informa sobre un hombre que se autosomete a un test de alcoholemia mientras va conduciendo por una vía urbana. Mientras sujeta el volante con la mano derecha, con la otra tiene cogido el alcoholímetro para soplar. Acto seguido, y sin detener el vehículo, mira el resultado en la pantalla del aparato y se jacta de que el display ofrece un resultado de 0,85 miligramos por litro. Es decir, casi cuatro veces más el límite permitido que es de 0,25 mg/l de alcohol en aire espirado. Esa conducta es delito según el art. 379.2 CP, que establece que en todo caso será condenado con pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de seis a doce meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, con la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años, el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro.

¹⁷⁰⁵ *La Ley Orgánica 11/2022 de 13 de septiembre modificó las imprudencias en la conducción de vehículos a motor en sus artículos 142, 152 y 382 bis para disminuir los archivos de la siniestralidad viaria calificando aquellas imprudencias con resultado de muerte o lesiones importantes de menos graves.*

En general, se viene observando una expansión del derecho penal que favorece la criminalización de comportamientos que debían solucionarse en otras ramas del ordenamiento jurídico, las cuales pueden dar una respuesta más adecuada y proporcionada. Es un error pensar que el derecho penal soluciona todos los males, ya que, en general, ni soluciona ni evita las conductas delictivas y por ello debe estar presidido por los principios de último recurso e intervención mínima.

¹⁷⁰⁶ *El principio "non bis in idem" (STC 2/2003, de 16 de enero), declara la preferencia de la autoridad judicial penal sobre la administración sancionadora y la sujeción de ésta a los hechos declarados probados por el Juez o el Tribunal del orden penal.*

¹⁷⁰⁷ *La conclusión A.2 de las Jornadas de Especialistas en Seguridad Vial, celebradas en Madrid los días 8 y 9 de marzo de 2023 estima pertinente excluir la necesidad de instrucción de atestado en aquellos casos en los que es palmaria la atipicidad de los hechos por ser manifiestamente carentes de sustancia penal, como por ejemplo ocurrirá cuando sea notorio y evidente desde la inicial intervención policial que las lesiones que se producen en el accidente no llegan a requerir tratamiento médico o quirúrgico determinante de su encaje penal, **dejando a salvo los supuestos dudosos en que no pueda concretarse el alcance de las lesiones en ese momento inicial**, en que será necesaria la elaboración del correspondiente atestado.*

¹⁷⁰⁸ *Se añadió el párrafo 2 del apartado 1 por la disposición final 1 de la Ley Orgánica 11/2022, de 13 de septiembre, de modificación del Código Penal en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor. La reforma del Código Penal del año 2015 resultó perjudicial para las víctimas de accidentes de tráfico, y por ello en 2019 y 2022 se volvió a modificar para tratar de fijar determinados supuestos en los que la imprudencia merece un reproche penal. Así, en el **homicidio por imprudencia** menos grave con vehículo a motor o un ciclomotor del art.142 CP sigue considerándose que para la producción del hecho es determinante la comisión de alguna de las infracciones graves de las normas de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. La valoración sobre la existencia o no de la determinación deberá apreciarse en resolución motivada, en lugar de su apreciación por el Juez o Tribunal.*

*Se objetiviza, por lo tanto, el delito, si el causante comete una infracción calificada como grave por el TRLTSV, ya que **el juez debe partir siempre de que la imprudencia ha de ser calificada en estos casos como imprudencia menos grave, pero nunca como leve si las lesiones son relevantes o se causa la muerte.***

2. Concluido el proceso penal con sentencia condenatoria se archivará el procedimiento sancionador sin declaración de responsabilidad.
3. Si la sentencia es absolutoria o el procedimiento penal finaliza con otra resolución que le ponga fin sin declaración de responsabilidad, y siempre que la misma no estuviera fundada en la inexistencia del hecho, se podrá iniciar o continuar el procedimiento sancionador contra quien haya sido condenado en vía penal.

La resolución que se dicte deberá respetar, en todo caso, la declaración de hechos probados en dicho procedimiento penal.

*El principal cambio en este tipo penal, que favorece mucho a las víctimas, es que ya **no será necesaria denuncia de la persona agraviada o de su representante legal** para que sea perseguible. Por lo que pasa a ser un delito público y por lo tanto la autoridad judicial puede investigar los hechos utilizando los medios públicos disponibles. En lesiones por imprudencia menos grave, si éstas son las del art.147.1 CP, es decir, cualquiera que menoscabe la integridad corporal o la salud física o mental, es decir, que necesitan tratamiento médico o quirúrgico pero que no son invalidantes, pero sí relevantes, se reduce la pena de multa a 1 o 2 meses. Por lo que al no ser preceptiva **no es necesario estar asistido de abogado y procurador** y se juzgará por un juez de instrucción. Pero si las lesiones son las de los arts. 149 y 150 CP, que conllevan la pérdida o la inutilidad de un órgano o miembro, o de un sentido, la impotencia, la esterilidad, una deformidad, o una grave enfermedad somática o psíquica, se mantiene la pena de multa de 3 a 12 meses. Y se amplía la privación del carnet de conducir hasta los 18 meses, pasando de facultativa a preceptiva, como en todos los delitos contra la seguridad vial, y se mantiene que para la producción del hecho es determinante la comisión de alguna de las infracciones graves de las normas de tráfico.*

Y respecto al conocido como “delito de fuga”, del art. 382 bis, se elimina la cita al art. 152.2 y recoge directamente que se produce el delito en caso de abandono del lugar del accidente en cualquiera de las circunstancias previstas de los arts. 147.1, 149 y 150, es decir en lesiones por imprudencia menos grave.

Artículo 86.¹⁷⁰⁹ Incoación¹⁷¹⁰.

¹⁷⁰⁹ El artículo 86 de la Ley de Seguridad Vial recoge los aspectos relativos a la incoación del expediente, si bien, cuando acudimos a la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (BOE núm. 236, de 2 de octubre) en la misma se señala que los procedimientos de naturaleza sancionadora se iniciarán siempre de oficio por acuerdo del órgano competente y establecerán la debida separación entre la fase instructora y la sancionadora, que se encomendará a órganos distintos, considerándose que un órgano es competente para iniciar el procedimiento cuando así lo determinen las normas reguladoras del mismo y en ningún caso se podrá imponer una sanción sin que se haya tramitado el oportuno procedimiento. Para la instrucción de dicho procedimiento se establecen distintas formas de incoación, que están recogidas en el artículo 58 y ss. de la mencionada Ley 39/2015, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. (PACAP).

Hay que acudir al citado artículo 58 y siguientes, para estudiar con más detalle la iniciación del procedimiento por "iniciativa propia" del órgano competente, o como consecuencia de "orden superior" o a causa de "petición razonada" de otros órganos o "denuncia" entendiéndose por:

Iniciativa propia (art. 59): La actuación derivada del conocimiento directo o indirecto de las circunstancias, conductas o hechos objeto del procedimiento por el órgano que tiene atribuida la competencia de iniciación.

Orden superior (art. 60): La emitida por un órgano administrativo superior jerárquico del competente para la iniciación del procedimiento. En los procedimientos de naturaleza sancionadora, la orden expresará, en la medida de lo posible, la persona o personas presuntamente responsables; las conductas o hechos que pudieran constituir infracción administrativa y su tipificación; así como el lugar, la fecha, fechas o período de tiempo continuado en que los hechos se produjeron.

Petición razonada (art. 61): La propuesta de iniciación del procedimiento formulada por cualquier órgano administrativo que no tiene competencia para iniciar el procedimiento y que ha tenido conocimiento de las circunstancias, conductas o hechos objeto del procedimiento, bien ocasionalmente o bien por tener atribuidas funciones de inspección, averiguación o investigación. La petición no vincula al órgano competente para iniciar el procedimiento, si bien deberá comunicar al órgano que la hubiera formulado los motivos por los que, en su caso, no procede la iniciación. No obstante, cuando se haya presentado una denuncia, se deberá comunicar al denunciante la iniciación o no del procedimiento cuando la denuncia vaya acompañada de una solicitud de iniciación.

Denuncia (art. 62): El acto por el que cualquier persona, en cumplimiento o no de una obligación legal, pone en conocimiento de un órgano administrativo la existencia de un determinado hecho que pudiera justificar la iniciación de oficio de un procedimiento administrativo. Las denuncias deberán expresar la identidad de la persona o personas que las presentan y el relato de los hechos que se ponen en conocimiento de la Administración. Cuando dichos hechos pudieran constituir una infracción administrativa, recogerán la fecha de su comisión y, cuando sea posible, la identificación de los presuntos responsables. La presentación de una denuncia no confiere, por sí sola, la condición de interesado en el procedimiento.

Eso implica que un agente, al no tener la condición de interesado, no va a ser notificado de la resolución que resulte de una denuncia puesta por él.

¹⁷¹⁰ Llama la atención que en toda la ley sólo se encuentran dos referencias a las lenguas oficiales existentes en España, en el art. 56 TRLTSV dedicado al idioma de las señales y en la disposición adicional cuarta donde indica que en aquellas comunidades autónomas que tengan una lengua cooficial, los permisos y licencias de conducción se redactarán además de en castellano en dicha lengua.

En la incoación del procedimiento no se cita el derecho a utilizar por parte de los interesados, uno de los idiomas oficiales en aquellas comunidades autónomas que lo tengan reconocido en sus estatutos, a lo largo de la tramitación del expediente.

Si un usuario de la vía es sancionado y reside en una de esas comunidades autónomas y la comunicación no le llega en castellano puede pedir que le llegue en ese idioma ya que no está obligado a conocer otro. Recordemos que en la Constitución sólo se exige -en su artículo 3- la obligación de todos los españoles de conocer el castellano. Ningún estatuto de autonomía obliga a conocer otro idioma oficial distinto del castellano. El convenio europeo de derechos humanos, ratificado por España el 04.10.1979, señala en su artículo 6, que todo acusado tiene derecho a ser informado, en el más breve plazo, en una lengua que comprenda y de manera detallada, de la naturaleza y de la causa de la acusación formulada contra él.

Algún juez ha anulado una sanción porque estando su contenido en el idioma propio de la comunidad, el afectado presentó las alegaciones en castellano y la administración sancionadora siguió contestando en el otro idioma oficial de su comunidad y no en castellano.

Lo que vulnera la legalidad no es dirigirse al ciudadano en la lengua propia de la comunidad, sino imponer ésta cuando el ciudadano ha elegido libremente la lengua castellana.

- 1. El procedimiento sancionador se incoará de oficio por la autoridad competente** que tenga noticia de los hechos que puedan constituir **infracciones** tipificadas en esta ley, por **iniciativa propia o mediante denuncia de los agentes**¹⁷¹¹ de la autoridad encargados de

Una legislación que por otra parte también prevé que una persona sancionada en castellano pueda, en una de esas comunidades, solicitar que el procedimiento se siga en el idioma propio de aquella.

¹⁷¹¹ *En los supuestos en los que la infracción por no detenerse ante una señal de peaje o negarse a pagar el peaje sea constatada por Agentes de la Autoridad, la denuncia será formulada por éstos directamente.*

la vigilancia de tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas o de cualquier¹⁷¹² persona¹⁷¹³ que tenga conocimiento¹⁷¹⁴ de los hechos¹⁷¹⁵.

¹⁷¹² Cualquier persona puede denunciar una infracción a la Ley o a sus Reglamentos (Art. 4.2 y 7a del Reglamento del Procedimiento Sancionador en Materia de Tráfico), pero no se constituye en parte interesada en el procedimiento que pudiera seguirse ni le convierte en titular de ningún derecho subjetivo y la denuncia debe entenderse como un acto de colaboración de un particular con los poderes públicos.

El 08 de agosto de 2015 el periódico digital "El Confidencial" informa que solicitó datos al Portal de Transparencia para conocer las denuncias voluntarias en España y la DGT informó que gracias a la colaboración ciudadana se contabilizan más de 22.500 sanciones firmes entre los años 2008 y 2014 en toda España, sin incluir a Cataluña y el País Vasco.

Si una persona observa una conducción irregular puede llamar a los agentes de tráfico identificando al vehículo y si una patrulla consigue localizarlo, lo normal es que lo pare, compruebe la documentación, efectúe pruebas de alcoholemia etc. y actúe en consecuencia. Si dicha patrulla antes de pararlo hubiera observado alguna infracción, lo denunciará.

Si el denunciante quiere hacer la denuncia personalmente tiene que **identificar el vehículo** y al conductor en caso de conocerlo, detallar el hecho denunciado y hacer constar su profesión y domicilio presentando la denuncia ante la Jefatura de Tráfico o en el ayuntamiento correspondiente o bien comunicará el hecho denunciado a los agentes de tráfico, quienes completarán el boletín de denuncia correspondiente, poniendo en el apartado "denunciante" los datos del ciudadano denunciador.

Muchas denuncias no se producen o son sobreesididas porque casi nadie quiere dar sus datos ya que la otra parte tiene derecho a acceder a ellos y además la infracción debe ser demostrada de alguna forma, bien con testigos, con grabaciones de video, etc., ya que el denunciante no tiene presunción de veracidad.

Los requisitos que deberán contener las denuncias voluntarias están contenidos en los artículos 5 y 7 del Reglamento sancionador en materia de tráfico y se circunscriben a la obligación de hacer constar en las mismas el nombre, profesión y domicilio del denunciante, circunstancia ésta que, ha motivado en algunos casos, quejas, dudas e incluso rechazo en los vigilantes de la ORA, aunque resulta imprescindible cumplir con este requisito formal, sin que ello suponga vulneración a los derechos fundamentales al honor, intimidad personal y familiar, y a la propia imagen, tal y como se pronunció la Sala de lo Social del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco en su sentencia del 30 de noviembre de 1999, la cual textualmente afirma que los datos exigidos a esos vigilantes en Bilbao a la hora de formalizar las denuncias como denunciante particulares no vulneran su derecho a la intimidad, siendo de destacar, por un lado, que los requisitos exigidos reglamentariamente les han sido minorados al fijarse como domicilio el de la empresa y, por otro, que las denuncias formuladas con anterioridad eran anuladas judicialmente por ser disconformes con el ordenamiento jurídico.

La LECrim, tras su reforma por la Ley Orgánica 13/2015, de 5 de octubre, en materia de garantías procesales y medidas de investigación tecnológica, regula la captación de imágenes en lugares o espacios públicos, disponiendo en su art. 588 quinquies a) que "La Policía Judicial podrá obtener y grabar por cualquier medio técnico imágenes de la persona investigada cuando se encuentre en un lugar o espacio público, si ello fuera necesario para facilitar su identificación, para localizar los instrumentos o efectos del delito u obtener datos relevantes para el esclarecimiento de los hechos". En cualquier caso, las grabaciones tendrán carácter complementario al testimonio de los agentes y están pensadas para cuando se cometa un delito contra la seguridad vial y no una infracción administrativa.

¹⁷¹³ Si se tratase de un delito contra la seguridad vial, por lo tanto, fuera del ámbito del TRLTSV, incluso los menores de edad podrían actuar como testigos. De conformidad con lo dispuesto en los artículos 259 y siguientes de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, artículos 2 y 9 de la Ley Orgánica 1/1996, de protección jurídica del menor; artículo 21, apartados a), b) y c) de la Ley 4/2015, del Estatuto de la víctima del delito; y en sintonía con las conclusiones del informe del Defensor del Pueblo: "La escucha del menor, víctima o testigo", de mayo de 2015, cabe señalar que:

a. **Los menores de edad víctimas o testigos del delito** ostentan legitimación para interponer denuncia ante los agentes policiales sin necesidad de la presencia de quienes ejerzan su patria potestad o tutela.
b. **Cuando denuncien sin la presencia de sus representantes legales**, los agentes que la reciban podrán poner la denuncia en conocimiento de aquellos, considerando el propio interés del menor, y también, si se aprecia una posible situación de desamparo, en conocimiento del Fiscal.

¹⁷¹⁴ Si la infracción la cometiese un agente de la autoridad, otro agente que la observase estaría obligado a denunciarle y también podría ser denunciado por un particular, aunque en este caso la denuncia sería voluntaria y no daría fe. También un agente de la autoridad puede denunciar a la propia autoridad tal como se puede leer en "La Voz de Galicia" de fecha 20.10.2016 donde se informa que la policía local de A Pobra do Caramiñal (A Coruña) denunció al alcalde por carecer de seguro en su vehículo particular. Recordemos que el TRLTSV, en su artículo 87.1 dice textualmente: "Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio

2. No obstante, la denuncia formulada por los agentes de la autoridad¹⁷¹⁶ encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas¹⁷¹⁷, y notificada en el acto al denunciado, constituye el acto de iniciación del procedimiento sancionador, a todos los efectos¹⁷¹⁸.

Artículo 87. Denuncias.

de las funciones que tienen encomendadas deberán denunciar las infracciones que observen cuando ejerzan funciones de esa naturaleza”, así como también viene establecido en el RD 320/1994, por el que se aprueba el RPSMT, en su artículo 4. Denuncias de carácter obligatorio y voluntario: “Los agentes de la autoridad encargados del servicio de vigilancia del tráfico deberán denunciar las infracciones que observen cuando ejerzan funciones de vigilancia y control de la circulación vial”.

El TRLTSV y el procedimiento sancionador en materia de tráfico debiera prever una forma especial de instrucción del procedimiento en el caso de las denuncias por infracciones cometidas por la propia autoridad.

¹⁷¹⁵ La acreditación de la infracción que se produce por no detenerse ante una señal de peaje o negarse a pagar el peaje de la autopista se produce mediante la denuncia formulada por el empleado de la entidad concesionaria de la autopista, recogiendo los datos necesarios para que la misma pueda ser tramitada. Al acta de denuncia es muy recomendable que se acompañe prueba gráfica de la matrícula del vehículo con el que se ha cometido la infracción y también indicación de la identidad de otra persona que hubiera presenciado los hechos objeto de la denuncia y que pueda actuar como testigo.

¹⁷¹⁶ Tienen consideración de agentes de la autoridad los agentes que figuran en el art. 2º de la Ley orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad

a) Las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado dependientes del Gobierno de la Nación.

b) Los Cuerpos de Policía dependientes de las Comunidades Autónomas.

c) Los Cuerpos de Policía dependientes de las Corporaciones Locales.

¹⁷¹⁷ Eso significa que la denuncia de un agente de la Guardia Civil que no desempeñe cometidos de tráfico tiene el carácter de voluntaria. Sería distinto si ese agente, que no pertenece a la ATGC, recibiese una orden de servicio indicándole que procediese a denunciar las infracciones de tráfico que observase durante el servicio ya que en ese caso sí daría fe de lo sucedido. Este matiz se puede ver en el artículo 6.2 del TRLTSV.

¹⁷¹⁸ Hasta la reforma operada por la Ley 18/2009 la denuncia no ponía en marcha el procedimiento sancionador, sino que era necesario adoptar un acuerdo por parte del instructor. Tras la reforma de la LTSV, se configura la denuncia, no sólo como simple medio de puesta en conocimiento de un hecho susceptible de constituir una infracción a la legislación sobre tráfico, sino como un mecanismo que pone en marcha el procedimiento sancionador, en los términos que establece este artículo, cuando le atribuye este carácter de acto de iniciación. Y es que, a diferencia del procedimiento sancionador general, la articulación del procedimiento sancionador de tráfico introduce, en este artículo, como novedad tras dicha modificación, la de **atribuir a las denuncias formuladas por los agentes de la autoridad** encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas y que sean notificadas en el acto al denunciado, **el carácter de acto de iniciación del procedimiento sancionador** a todos los efectos. De lo dispuesto se aprecia que, en aras al principio de celeridad, se subsumen en un único documento el acto de denuncia, el de iniciación del procedimiento, el acto resolutorio (en los supuestos del artículo 94.c) y el aviso del derecho del denunciado a la formulación del pliego de descargos.

No obstante, este carácter, ha de reunir una serie de requisitos para poder ser considerado iniciador del mecanismo procedimental. Estos requisitos vienen recogidos en el artículo 87.2), cuando habla de los elementos mínimos que han de constar en el boletín de denuncia.

1. Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas **deberán denunciar**¹⁷¹⁹ las infracciones que observen¹⁷²⁰ **cuando ejerzan funciones de esa naturaleza**¹⁷²¹.

¹⁷¹⁹ **Concepto de denuncia obligatoria y/o voluntaria.** La DGT en escrito de fecha 28 de junio de 2011, dirigido al Presidente de la Asociación Profesional de Policías -Centro Superior de Estudios Policiales-en respuesta a consulta formulada por dicha Asociación, dice (adaptado al RD 6/2015):

2. El artículo 87 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, dice, "Los Agentes de la Autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas, **deberán denunciar** las infracciones que observen cuando ejerzan funciones de esa naturaleza" y el 88 añade, "Las denuncias formuladas por los Agentes de la Autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas tendrán valor probatorio, salvo prueba en contrario, de los hechos denunciados, de la identidad de quienes los hubieran cometido y, en su caso, de la notificación de la denuncia, sin perjuicio del deber de aquéllos de aportar todos los elementos probatorios que sean posibles sobre el hecho denunciado".

3. A juicio de esta Dirección General, de acuerdo con los citados preceptos, sólo las denuncias formuladas por los Agentes encargados de la vigilancia del tráfico, durante la prestación del servicio y dentro del ámbito territorial en el que legalmente deban prestarlo, tienen la consideración de denuncias obligatorias dotadas de presunción de veracidad de naturaleza "iuris tantum", teniendo el resto de las denuncias el carácter de voluntarias.

4. El Real Decreto 320/1994, de 25 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento del Procedimiento Sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, en su artículo 4 recoge la mencionada distinción entre denuncias obligatorias y voluntarias, estableciendo en los artículos 7 y 5 los requisitos y procedimiento para la formulación de estas últimas, regulación detallada y precisa sobre la que únicamente cabría añadir, que junto a su número de identificación, el agente deberá indicar en la denuncia la dirección postal de la Unidad administrativa a la que pertenece, con objeto de que se le puedan remitir, si procede, las alegaciones del denunciado para su informe, así como el resto de las comunicaciones que fueran necesarias.

Cuando la denuncia se haya formulado conforme a los citados preceptos y los hechos reflejados en ella sean constitutivos de infracción, la Autoridad competente incoará el correspondiente procedimiento sancionador, debiendo valorar finalmente el instructor si se han incorporado o no al expediente pruebas suficientes para desvirtuar la presunción de inocencia, formulando a continuación la propuesta de resolución que corresponda".

Por otra parte, el derecho del conductor a la copia del boletín de denuncia, lo encontramos en el derecho de acceso al procedimiento del art 105 de la CE, en la Ley 19/2013 de Transparencia y en la Ley 39/2015 de Procedimiento Administrativo Común.

¹⁷²⁰ ¿Qué ocurre cuando el agente no observa directamente la infracción, pero tiene conocimiento de la misma? La Instrucción 02/S-60 de la DGT, de 2002, señala que la Guardia Civil cuando intervenga como consecuencia de un accidente de tráfico o **incidencia de otro orden** en la que intervengan vehículos que alteran la seguridad vial y no se remitan las actuaciones a la Autoridad Judicial, deben formular el correspondiente boletín de denuncia, **aunque no hubieran presenciado la comisión de los hechos** que puedan ser constitutivos de infracción, al que acompañarán los documentos que sirvan de base a la misma y que remitirán a la Jefatura de Tráfico correspondiente para la incoación del expediente sancionador que proceda; permitiéndose de esa manera restablecer la protección a la seguridad vial y al mismo tiempo dejar constancia de los antecedentes que se generen.

¹⁷²¹ Es decir, tienen que estar de servicio y debidamente uniformados. Si no es así, sería una denuncia voluntaria. **Es distinto si observan un delito contra la seguridad vial** ya que el artículo 5.4 de la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad establece, al ocuparse de la dedicación profesional, que: "Deberán llevar a cabo sus funciones con total dedicación, debiendo intervenir siempre, en cualquier tiempo y lugar, se hallaren o no de servicio, en defensa de la Ley y de la seguridad ciudadana".

Si la denuncia por una infracción administrativa la efectuase la policía nacional o la policía local en las vías en las que es competente la Guardia Civil, tendrá la consideración de denuncia voluntaria. Si la Guardia Civil denuncia en una vía en la que no tiene competencias, también es una denuncia voluntaria. En ese caso la denuncia se debe remitir al Ayuntamiento para que allí se proceda a la incoación e instrucción del procedimiento sancionador, pues corresponde al Municipio tanto la instrucción como la resolución del expediente sancionador. (Juzgado Contencioso-administrativo N°1 de Salamanca, S. 93/2007 de 14 de marzo, en virtud del recurso 10/61 del 2005). Cuando el ayuntamiento no tiene delegadas sus competencias en materia sancionadora en la Jefatura Provincial de Tráfico, eso implica que la denuncia de los integrantes de la ATGC es voluntaria con las consecuencias que ello conlleva.

¹⁷²² (Denuncia falsa de un agente).

También puede ocurrir, por ejemplo, que la guardia civil observe una infracción en carretera y al seguir al vehículo y obligar al conductor a detenerlo le entregue la notificación dentro del casco urbano y en ese caso la denuncia seguiría siendo por infracción en las vías de su competencia.

Normalmente si la GC o la PN observa una infracción en el casco urbano avisa a la PL para que extienda el boletín. En éste se pone el número profesional del agente que requiere que se curse la denuncia y se anota el cuerpo al que pertenece.

Es muy conveniente que la Junta Local de Seguridad establezca mecanismos de colaboración entre las distintas fuerzas de seguridad, en materia de tráfico, ya que las dudas sobre a quién corresponde actuar solo beneficia a los infractores. Véase el Real Decreto 1087/2010, de 3 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento que regula las Juntas Locales de Seguridad (BOE núm. 229, de 21 de septiembre).

¹⁷²² La Sala de lo Penal del Supremo, en su sentencia 909/2022 ha confirmado la pena de cuatro años, seis meses y un día de prisión impuesta a un agente de la Guardia Civil de Tráfico de Almería que multó en falso en, al menos, dos ocasiones a un vecino de la urbanización en la que residía y con el que tenía enemistad por el ruido generado por unas obras. La sentencia conlleva la inhabilitación especial para el ejercicio de empleo o cargo público en cualquier cuerpo policial durante «cuatro años y un día», lo que supone, de facto, su expulsión de la Guardia Civil, tal como establece el artículo 88.1.c de la Ley 42/1999, de Régimen del Personal del Cuerpo de la Guardia Civil, que lleva por título «Pérdida de la condición de guardia civil».

2. En las denuncias¹⁷²³ por hechos de circulación¹⁷²⁴ deberá constar¹⁷²⁵, en todo caso¹⁷²⁶:

¹⁷²³ No es correcto decir “me multó un agente de tráfico”. Los Agentes de la Autoridad (Policías Locales, Autonómicas, Nacionales, Guardias Civiles y Policías Portuarios) realizan propuestas de sanción, al tiempo que sólo la Autoridad, en exclusiva, (y no sus agentes) puede sancionar o “multar”, es decir, imponer una multa pecuniaria como sanción.

¹⁷²⁴ El Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor se ocupa en su art. 2 de los **“hechos de la circulación”** señalando: “1. A los efectos de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y de la cobertura del seguro obligatorio regulado en este Reglamento, **se entienden por hechos de la circulación los derivados del riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor** a que se refiere el artículo anterior, **tanto por garajes y aparcamientos, como por vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, urbanos o interurbanos, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común”**.

El TS estima que es un hecho de la circulación el estacionamiento en un garaje comunitario y la DGT considera que no lo es cuando se trata de terrenos estrictamente privados.

La Audiencia Provincial de Álava, en Sentencia 106/2020 rectificó una sentencia de primera instancia que había calificado como accidente laboral el producido por una astilladora enganchada a un tractor que estaba siendo utilizado para tareas de limpieza en los márgenes de una carretera. La Audiencia calificó el accidente como “hecho de la circulación” ya que consideró que si en lugar de ser golpeado por la astilladora, el perjudicado hubiera sido golpeado o atropellado por el tractor a causa de la negligencia de su conductor, la conclusión quizás hubiera sido más nítida, pero que un vehículo “cabalque”, a consecuencia de que su conductor tenga una marcha metida y suelte el embrague, es un hecho que ocurre con cierta frecuencia en el ámbito de la circulación, y en si mismo, no guarda relación con el hecho de proporcionar fuerza motriz a la máquina que transporta. El hecho de que el vehículo va circulando por una carretera y que la máquina rueda enganchada, refuerza esa argumentación. Por ello la Audiencia estima la demanda y condena a la aseguradora del tractor a pagar la indemnización reclamada por la parte actora.

La STS 1116/2008 de 02.12.2008 se ocupó del siguiente asunto: un autocar detenido en ruta en un aparcamiento, durante un viaje, sufrió un incendio del que derivaron daños para otros autocares aparcados en las inmediaciones. Aunque el vehículo no estaba en ese momento circulando, el Tribunal entendió que la parada en ruta, aunque fuera un hecho materialmente diferenciado de la circulación, formaba parte de ésta a efectos jurídicos, lo que hacía el daño indemnizable a cargo de la compañía aseguradora, que había alegado que no había hecho de la circulación en el caso. Desarrolló el Tribunal una interesante doctrina para sentar su conclusión: no es lo mismo una parada temporal en ruta que una parada permanente; de haber estado el autocar aparcado en su garaje, o en situación de reparación, o en desuso, se podría entender que la parada era permanente, en el sentido de que no era ocasional en el transcurso de un viaje; pero tratándose de una parada temporal en un aparcamiento colectivo, efectuada para el descanso de los viajeros y del conductor, antes de reanudar el trayecto, debía ser considerada como parte integrante e inseparable del hecho de la circulación, y por lo que el Tribunal estimó que debe declararse la doctrina de acuerdo con la que a los efectos de la interpretación del Art. 1 de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, contenida en la disposición adicional 8ª de la ley 30/1995, “los siniestros ocurridos durante una parada en la ruta seguida por el vehículo constituyen hechos de la circulación y por tanto, están incluidos en el ámbito del seguro de responsabilidad civil contratado”. La STS 816/2011 de 06.02.2012 considera que en el caso de que el vehículo se halle aparcado por una parada efectuada durante un trayecto, ya sea por exigencias del propio trayecto, ya sea por exigencias legales, para facilitar el debido descanso del conductor, se trata de un hecho de la circulación.

¹⁷²⁵ Forma parte del derecho del supuesto infractor a ser informado de la acusación. Figurarán hechos que se imputan y posibles sanciones con identificación del vehículo, identidad del denunciado si fuera conocida, descripción del hecho, lugar o tramo de la vía, fecha, hora, nombre y domicilio del denunciante o número de identificación si fuera agente de la autoridad.

¹⁷²⁶ Vemos que no exige que se ponga el número del artículo infringido de la Ley o de alguno de sus Reglamentos ya que como señala el artículo 9.1) que se ocupa de la tramitación de las denuncias en el Reglamento del Procedimiento Sancionador en materia de Tráfico (RD 320/1994): “Recibida la denuncia en la Jefatura de Tráfico o Alcaldía, se procederá a la calificación de los hechos y graduación de la multa o a la verificación de la calificación y multa consignadas en la misma por el agente denunciante, impulsándose la ulterior tramitación o proponiéndose por el órgano instructor a la autoridad competente la correspondiente resolución que declare la inexistencia de infracción en los casos de que los hechos denunciados no fuesen constitutivos de la misma, o la improcedencia de imponer sanción, en los supuestos en que no pueda identificarse a su autor”.

Así pues, es la Jefatura de Tráfico (u organismo similar en las CC AA con competencias transferidas) o la Alcaldía la que debiera poner el artículo infringido sino lo ha hecho el agente o corregirlo, si estuviese incorrecto. Tanto si

- a) **La identificación del vehículo¹⁷²⁷** con el que se haya cometido la presunta infracción.
- b) **La identidad del denunciado¹⁷²⁸**, si se conoce.
- c) **Una descripción sucinta del hecho**, con expresión del lugar o tramo, fecha y hora¹⁷²⁹.
- d) **El nombre, apellidos y domicilio del denunciante o, si es un agente de la autoridad¹⁷³⁰ o un empleado que sin tener esa condición realiza tareas de control de zonas de estacionamiento regulado¹⁷³¹, su número de identificación profesional aportado por la administración competente.**

no se hubiese anotado el artículo infringido como si no se hubiese indicado el motivo se produciría una situación de indefensión para el presunto infractor lo que puede dar lugar a la “nulidad absoluta” del procedimiento sancionador.

¹⁷²⁷ *Para identificar el vehículo e individualizarlo se utilizan los caracteres de la matrícula. No obstante, en ocasiones la infracción cometida puede ser que el vehículo precisamente no lleve la matrícula, o que aun llevándola no cumpla con los requisitos de legibilidad por estar sucia o deteriorada o incluso esté falsificada e impida la identificación del vehículo. Además, también hay ciertos vehículos que no tienen la obligación de llevarla. En esos casos, se debe identificar el vehículo recurriendo a la marca, modelo, color, entre otros elementos diferenciadores.*

¹⁷²⁸ *En el boletín de denuncia tiene que figurar la identidad del denunciado cuando sea conocida. Por ello la denuncia es válida, aunque los datos del denunciado no estén expresados en la multa porque no se conozcan, pero, al contrario, no es válida cuando siendo la persona conocida e identificable no se encuentren reflejados sus datos en la denuncia. En cuanto a la identidad deberá exponerse el nombre, apellidos y domicilio del denunciado, así como los datos del permiso de conducir.*

¹⁷²⁹ *Con este requisito se hace referencia a que queden recogidos de forma clara y precisa en la denuncia el acto o actos ilícitos cometidos. La redacción minuciosa del lugar es un aspecto muy importante ya que, atendiendo a la visibilidad, y tipo de vía, entre otros aspectos, puede ser decisivo para la tipificación de la infracción. Otros hechos importantes serán la necesidad de detallar la nomenclatura oficial de la carretera, así como el punto kilométrico exacto, con el objetivo de aumentar la precisión de lo ocurrido. En el caso de ser una zona urbana se plasmará en la denuncia la denominación de la calle o plaza. Es relevante a efectos de la incoación del procedimiento sancionador, por ejemplo, en el tema de plazos, que quede bien reflejado el día y hora en el que se cometieron los hechos y por eso deben aparecer en la denuncia.*

¹⁷³⁰ *Se da el caso de que algunos ayuntamientos entregan a los guardias civiles destinados en su localidad sus propios boletines de denuncia, que estos agentes utilizan para denunciar infracciones de tráfico en el casco urbano. Hay que tener en cuenta que las denuncias formuladas por los Agentes de la Autoridad encargados de la vigilancia del tráfico y notificadas en el acto al denunciado se consideran actos de iniciación del procedimiento sancionador y dan valor probatorio tanto a las denuncias como a las notificaciones de tales agentes. Los guardias civiles, si no actúan en vías de su competencia, podrán presentar denuncias voluntarias por posibles infracciones en vías urbanas ante el Ayuntamiento a través del medio que estimen más conveniente, pero absteniéndose de notificárselas, como si de agentes de la Policía Local se tratara, directamente a los ciudadanos y firmadas por ellos. Estas denuncias no tendrán valor probatorio de presunción de veracidad. Podrán firmarlas con su número de identificación profesional.*

¹⁷³¹ Zonas ORA.

3. En las denuncias que los agentes de la autoridad notifiquen en el acto¹⁷³² al denunciado¹⁷³³ deberá constar, además, a efectos de lo dispuesto en el artículo 86.1¹⁷³⁴
- a) La infracción presuntamente cometida, la sanción que pudiera corresponder y el número de puntos cuya pérdida lleve aparejada la infracción¹⁷³⁵.
 - b) El órgano competente para imponer la sanción y la norma que le atribuye tal competencia¹⁷³⁶.
 - c) Si el denunciado procede al abono de la sanción en el acto deberá señalarse, además, la cantidad abonada y las consecuencias derivadas del pago de la sanción previstas en el artículo 94¹⁷³⁷.
 - d) En el caso de que no se proceda al abono en el acto de la sanción, deberá indicarse que dicha denuncia inicia el procedimiento sancionador¹⁷³⁸ y que dispone de un

¹⁷³² En el Boletín de denuncia se incluirá la información de que si no hay pago ni alegaciones se concluirá el expediente.

Mediante Sentencia 3878/2004 de la Sala de lo Contencioso del Tribunal Supremo (rec. 49/2003) se establece que "la denuncia correctamente extendida y notificada al infractor supondrá el comienzo del plazo para el procedimiento sancionador -tal como se contempla en el artículo 10 del Reglamento del Procedimiento Sancionador en materia de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial-, y se asienta sobre la base de que ambas partes, Administración sancionadora y el sujeto responsable de la infracción, poseen a partir de ese momento los elementos y datos necesarios para el ejercicio de sus competencias y la defensa de sus intereses respectivamente. La Administración puede proceder al ejercicio de la potestad sancionadora en defensa de la seguridad vial y de los intereses generales asociados a la misma, puesto que tiene los datos necesarios para la instrucción del expediente, sin que haya razón alguna para que la iniciación del procedimiento quede diferida a un momento posterior a voluntad de la propia Administración. El infractor, por su parte, ha quedado notificado de la infracción supuestamente cometida y sabe que la Administración ha iniciado un expediente sancionador, por lo que queda excluida toda posible indefensión".

¹⁷³³ Al indicar que se debe notificar al denunciado eso implica que si se entrega el boletín a un conductor que no es el titular del vehículo y la denuncia es por carecer de documentación, la notificación no tendrá validez hasta que se envíe al domicilio del titular ya que quien comete la infracción en estos casos es el titular.

¹⁷³⁴ Se ocupa de la incoación del procedimiento.

¹⁷³⁵ La Sala Tercera, Sección 53 del Tribunal Supremo, en Sentencia STS 3714/2009, de 4 de junio de 2009, dictada en virtud de Recurso 25/2006, dice: "...la pérdida de puntos es una medida que tiene carácter materialmente sancionador. El que el descuento de los puntos no se haga efectivo sino cuando la sanción es firme no viene sino a confirmar la naturaleza sancionadora de la pérdida de puntos, pues es también después de la firmeza cuando se produce la anotación de sanción en el Registro de Conductores e infractores". Dicha Sentencia viene a hacer hincapié en la necesidad de notificar los puntos al señalar que "... aunque la norma reglamentaria no lo establece de forma expresa, es exigible que, durante la tramitación del procedimiento sancionador, el interesado quede cumplidamente informado de los puntos que podrá perder en caso de resultar sancionado; y, asimismo, es exigible que, al notificarse al interesado la resolución sancionadora, se le indique de forma clara la pérdida de puntos que llevará aparejada la sanción una vez que sea firme".

¹⁷³⁶ La determinación de quiénes son los órganos instructores nos la da el artículo 12.1) del Real Decreto 320/1994, de 25 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento del Procedimiento Sancionador en materia de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (BOE núm. 95, de 21 de abril), cuando dice: "Los órganos competentes de las Jefaturas de la Dirección General de Tráfico y de los Ayuntamientos -a los que hay que añadir los de las CC.AA. que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico- serán los instructores del expediente y deberán notificar las denuncias, si no se hubiere hecho por el denunciante, al presunto infractor, concediéndole un plazo de veinte días para que alegue cuanto considere conveniente a su defensa y proponga las pruebas que estime oportunas".

¹⁷³⁷ Ese artículo se ocupa del procedimiento sancionador abreviado que se traduce en una reducción del 50% del importe de la multa y en la renuncia a presentar alegaciones.

¹⁷³⁸ De esta forma se acelera mucho el procedimiento. Es curioso que en un tema tan cercano a tráfico como son los transportes terrestres, el artículo 146.2 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, establezca que "las denuncias formuladas por los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre o por las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera, entregadas en el acto al denunciado, **constituirán la iniciación del procedimiento sancionador y la notificación de la denuncia, siempre que aquél pague voluntariamente la**

plazo de veinte días naturales¹⁷³⁹ para efectuar el pago, con la reducción y las consecuencias establecidas en el **artículo 94¹⁷⁴⁰**, o para formular las alegaciones¹⁷⁴¹ y proponer las pruebas que estime convenientes. En este caso, se indicarán los lugares, oficinas o dependencias donde puede presentarlas¹⁷⁴².

- e) Si en el plazo señalado en el párrafo anterior¹⁷⁴³ no se han formulado alegaciones o no se ha abonado la multa¹⁷⁴⁴, **se indicará que el procedimiento se tendrá por concluido el día siguiente a la finalización de dicho plazo¹⁷⁴⁵**, conforme se establece en el **artículo 95.4¹⁷⁴⁶**.

sanción en ese mismo momento, teniendo este pago las mismas consecuencias que las establecidas en el procedimiento ordinario". Con lo cual si no se pagan en el mismo momento no inician el procedimiento sancionador.

¹⁷³⁹ Los días naturales, que incluyen domingos y festivos, evitan las confusiones que producen los días hábiles. Para acogerse al descuento del 50%, el pago debe hacerse en los 20 días siguientes a la notificación de la sanción (si se entrega en mano se considera ese como el momento de la notificación y el plazo de 20 días para pagarla o recurrirla comienza al día siguiente). Actuar de esta manera supone aceptar la responsabilidad de la conducta sancionada, pues impide cualquier tipo de recurso posterior.

En el caso de querer apelar la sanción, el plazo para hacerlo es el mismo, 20 días a partir de la notificación. La decisión de presentar alegaciones a la multa, supone rechazar el descuento por pronto pago.

¹⁷⁴⁰ Se ocupa del procedimiento sancionador abreviado.

¹⁷⁴¹ Además de poder alegar si no se está de acuerdo sobre la infracción denunciada, también se puede reclamar cuando la denuncia esté incompleta o alguno de los datos que contenga sea incorrecto (fecha, lugar, matrícula, etc.). Sin embargo, cabe la posibilidad que la Administración subsane el defecto con posterioridad. También se puede alegar si se observa algún error en la tramitación del expediente por parte de la Administración, como por ejemplo en supuestos tales como la prescripción de la infracción, la caducidad del expediente o, por ejemplo, un error en las notificaciones practicadas, ya sea por el lugar donde se han notificado o la manera en que se han practicado.

¹⁷⁴² La Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en su artículo 16.4), establece que "Los documentos que los interesados dirijan a los órganos de las Administraciones Públicas podrán presentarse: a) En el registro electrónico de la Administración u Organismo al que se dirijan, así como en los restantes registros electrónicos de cualquiera de los sujetos a los que se refiere el artículo 2.1; b) En las oficinas de Correos, en la forma que reglamentariamente se establezca; c) En las representaciones diplomáticas u oficinas consulares de España en el extranjero; d) En las oficinas de asistencia en materia de registros; e) En cualquier otro que establezcan las disposiciones vigentes".

Dicho artículo en su apartado 2) determina: "Los asientos se anotarán respetando el orden temporal de recepción o salida de los documentos, e indicando la fecha del día en que se produzcan. Concluido el trámite de registro, los documentos serán cursados sin dilación a sus destinatarios y a las unidades administrativas correspondientes desde el registro en que hubieran sido recibidas".

¹⁷⁴³ Hubiera sido más práctico volver a repetir "veinte días naturales".

¹⁷⁴⁴ Ahora la Ley castiga la inactividad del infractor, produciéndose la terminación de oficio del procedimiento ante la ausencia de actuaciones del infractor. La inactividad solo provocará que comience contra el infractor el proceso de la vía ejecutiva. Se rompe el deber de dictar resolución expresa cuando el ciudadano ha optado por la inactividad.

Este procedimiento no se aplica a todas las infracciones. Solo es aplicable a las infracciones leves, graves que no detraigan puntos, y graves y muy graves cuya notificación se efectuase en el acto de la denuncia.

¹⁷⁴⁵ Transcurrido el plazo anterior, la denuncia se convertirá, sin necesidad de dictar y notificar resolución sancionadora, en la resolución misma (denuncia-resolución o denuncia-sanción), de forma que al día siguiente a la finalización del plazo citado se entiende producido el acto resolutorio del procedimiento, poniéndose fin a la vía administrativa.

¹⁷⁴⁶ Si el denunciado no formula alegaciones ni abona el importe de la multa en el plazo de veinte días naturales siguientes al de la notificación de la denuncia, esta surtirá el efecto de acto resolutorio del procedimiento sancionador. A este procedimiento la doctrina lo viene calificando como procedimiento sumario para diferenciarlo del abreviado y del ordinario.

- f) El domicilio¹⁷⁴⁷ que, en su caso, indique el interesado a efectos de notificaciones. Este domicilio no se tendrá en cuenta si el denunciado tiene asignada una Dirección Electrónica Vial (DEV), ello sin perjuicio de lo previsto en la normativa sobre acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos¹⁷⁴⁸.

¹⁷⁴⁹ (Cambio de domicilio).

¹⁷⁵⁰ (Cambio legal de nombre).

4. En el supuesto de infracciones que impliquen detracción de puntos¹⁷⁵¹, el agente denunciante tomará nota de los datos del permiso o de la licencia de conducción y los

¹⁷⁴⁷ De acuerdo con el art. 60 del TRLTSV sobre el domicilio y la Dirección Electrónica Vial (DEV), el domicilio de notificaciones será el que los interesados hayan expresamente indicado (incluida la Dirección Electrónica Vial) y, en su defecto, el que figure en el Registro de Conductores e Infractores y en el de Vehículos, respectivamente. Esto se complementa con el art. 10 RGCond que indica que "Cualquier variación de los datos que figuran en el permiso o licencia de conducción, así como la del domicilio de su titular, **deberá** ser comunicada por éste dentro del plazo de quince días, contados desde la fecha en que se produzca, a la Jefatura Provincial de Tráfico". Vemos que no se trata de una recomendación sino de un mandato.

Es, pues, aconsejable que si se modifica el domicilio se proceda al cambio de domicilio del permiso o licencia de conducir (Registro de Conductores e Infractores) y del permiso de circulación (Registro de Vehículos). También sería muy conveniente que el agente, si para el vehículo, solicite al conductor un domicilio de notificaciones que no anote si coincide con el que figura en el registro de la Dirección General de Tráfico.

¹⁷⁴⁸ El art. 41 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, sobre las condiciones generales para la práctica de las notificaciones, establece:

"1. Las notificaciones se practicarán preferentemente por medios electrónicos y, en todo caso, cuando el interesado resulte obligado a recibirlas por esta vía. No obstante, lo anterior, las Administraciones podrán practicar las notificaciones por medios no electrónicos en los siguientes supuestos:

a) Cuando la notificación se realice con ocasión de la comparecencia espontánea del interesado o su representante en las oficinas de asistencia en materia de registro y solicite la comunicación o notificación personal en ese momento.

b) Cuando para asegurar la eficacia de la actuación administrativa resulte necesario practicar la notificación por entrega directa de un empleado público de la Administración notificante".

A este respecto, debemos tener en cuenta la Resolución de la DGT de 11.03.2007, por la que se aprobó la sede electrónica del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico.

¹⁷⁴⁹ El art.10 RGCond señala que el cambio del domicilio del titular de un vehículo o del domicilio que figura en su permiso o licencia debe ser comunicado por éste dentro del plazo de quince días, contados desde la fecha en que se produzca, a la Jefatura Provincial de Tráfico.

¹⁷⁵⁰ Cualquier ciudadano puede cambiar sus nombres y apellidos, con ciertas limitaciones, con una declaración de voluntad ante el Encargado del Registro Civil del domicilio. Quien autoriza y realiza la inscripción es el encargado del Registro Civil en el que conste inscrito el nacimiento. El ciudadano puede hacer tres tipos de cambios:

- Cambiar de apellidos.
- Modificar el orden de los apellidos.
- Cambiar de nombre.

Incluso se permite atribuir a un hermano el nombre de otro hermano fallecido y la ley de tráfico o el Reglamento de Conductores debería tener en cuenta estas diferentes posibilidades, ya que debieran estar anotados los cambios en los diferentes registros de conductores y vehículos.

¹⁷⁵¹ La Instrucción 2018/S-147 C-130 de la DGT, de 4 de julio de 2018, establece que es necesario en estos casos que se recaben por parte del agente denunciante, además de los datos de filiación (que deben incluir, al menos, nombre y apellidos, sexo, así como la fecha y lugar de nacimiento) y domicilio, los datos referentes a: número de permiso de conducción extranjero, país de expedición y fecha de validez consignada en el apartado 4b) del modelo unificado de permiso en la UE.

En la medida de lo posible se fotografiará el permiso y se remitirá la fotografía junto con el boletín de denuncia a la autoridad sancionadora.

remitirá al órgano sancionador competente que, cuando la sanción sea firme¹⁷⁵² en vía administrativa, los comunicará juntamente con la sanción y la detracción de puntos correspondiente al Registro de Conductores e Infractores del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

- 5. Cuando el infractor¹⁷⁵³ no acredite su residencia legal¹⁷⁵⁴ en territorio español¹⁷⁵⁵, el agente denunciante fijará provisionalmente la cuantía de la multa y, de no depositarse su importe, el conductor deberá trasladar el vehículo¹⁷⁵⁶ e inmovilizarlo¹⁷⁵⁷ en el lugar indicado por el agente denunciante¹⁷⁵⁸. El depósito¹⁷⁵⁹ podrá efectuarse mediante tarjeta de**

Todo esto con el fin de que los titulares de permisos de conducción del Espacio Económico Europeo que residan en España, puedan ser anotados en el Registro de Conductores y se proceda al canje de oficio de su permiso de conducción.

Acordado el canje de oficio, se expedirá el permiso español. Recibida la notificación de la resolución del canje de oficio, el interesado dispone de un plazo de 30 días para acudir a la JPT y proceder al canje.

Una vez canjeado se le aplicará la normativa española sobre periodos de validez y revisiones psicotécnicas. En caso de pérdida de vigencia judicial, por condenas contra la seguridad vial superiores a 2 años, también tiene que hacer un curso de sensibilización y superar un examen en la JPT para poder volver a conducir.

¹⁷⁵² *Esta redacción da a entender que las sanciones siempre van acabar siendo firmes, por ello quedaría mejor si dijese: “que en los casos en los que la sanción adquiriera firmeza”.*

¹⁷⁵³ *El infractor no tiene que ser siempre el conductor. Puede ser, por ejemplo, un pasajero que no lleva puesto el cinturón de seguridad.*

¹⁷⁵⁴ *La residencia legal, habilita al extranjero a permanecer en España precisamente como residente legal por motivos laborales (residencia y trabajo por cuenta ajena o cuenta propia) o no lucrativos (simple residencia), ya sea temporal (de 90 días hasta 5 años) o de forma indefinida como residente de larga duración.*

La revista online AutoBild.es en su edición de 27.07.2014 reproduce unas manifestaciones del vicepresidente de la CE y titular europeo de Transporte, Siim Kallas, en las que afirma que las estadísticas europeas muestran que los conductores extranjeros son los responsables del 5 % de infracciones (llega hasta el 15 % en lo referente al exceso de velocidad).

¹⁷⁵⁵ *Los españoles residentes en el extranjero pueden obtener allí el DNI y eso implica, al no figurar el domicilio, que el agente no sepa que no reside en nuestro país.*

¹⁷⁵⁶ *Al ser el conductor el encargado de trasladar el vehículo al lugar indicado por el agente y al permitir que el depósito pueda ser efectuado mediante tarjeta de crédito (siguiente apartado), se facilita sin duda la ejecución de esta medida.*

¹⁷⁵⁷ *Si el vehículo fuera utilizado en régimen de arrendamiento sin conductor, la inmovilización se sustituiría por la prohibición de uso, tal como establece el art. 104.7) del TRLTSV y recordemos que el art. 76.s) de la Ley, establece que es grave la conducción de un vehículo teniendo prohibido su uso.*

¹⁷⁵⁸ *Si una persona que no tiene residencia en España circula sin cinturón de seguridad y es denunciado, al ser el infractor, se le aplica este artículo y si no paga la multa en el acto o garantiza el pago, el vehículo será inmovilizado hasta que se cumpla lo anterior.*

El concepto residencia legal a estos efectos no se encuentra suficientemente precisado por lo cual no resulta sencillo determinar si se trata del concepto establecido en la regulación en materia de extranjería [Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social (LODLEE)] conforme a la que los extranjeros en España solamente pueden encontrarse en España en las situaciones de estancia o residencia (art. 29 LODLEE).

El legislador no pensó en un extranjero sin residencia legal en España que circula como pasajero en un taxi y va sin cinturón de seguridad. Si no garantiza el pago, quedaría el taxi inmovilizado lo que no tiene ningún sentido ya que el taxista no ha cometido ninguna infracción. Dado que el art. 104.2 TRLTSV señala que: “La inmovilización se levantará en el momento en que cese la causa que la motivó” el taxista tendría que hacerse cargo de la multa ante la negativa del cliente para poder continuar viaje.

Se debe tener en cuenta que la aplicación de este apartado a ciudadanos de Estados miembros de la Unión Europea en cuanto que no pueden ser discriminados en razón de su nacionalidad, tal como señala la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, en su art. 21.

¹⁷⁵⁹ *La fijación provisional de la cuantía de la multa y la posibilidad de inmovilización -caso de impago-, tan solo debe entenderse como aplicable a aquellos supuestos en que la denuncia tenga el carácter de obligatoria, es decir, formulada por agentes de la autoridad cuando presten servicio de vigilancia y control de la seguridad vial, y que, por lo tanto, de fe de los hechos denunciados, lo que no sucede cuando se trata de una denuncia voluntaria, contemplada en el art. 4.2 del Procedimiento Sancionador en materia de tráfico, a la cual la Jurisprudencia del*

crédito¹⁷⁶⁰, o en metálico en euros y, en todo caso, se tendrá en cuenta lo previsto en el artículo 94 respecto a la posibilidad de reducción del 50 por ciento de la multa inicialmente fijada¹⁷⁶¹.

¹⁷⁶² (Prueba de alcoholemia y drogas a conductor no residente).

6. En las denuncias por hechos ajenos a la circulación se especificarán todos los datos necesarios para su descripción

¹⁷⁶³ (Denuncia de infracciones concurrentes).

Artículo 88. Valor probatorio de las denuncias de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas¹⁷⁶⁴.

Tribunal Supremo, concede un valor muy reducido cuando es formulada por particulares, la cual sólo dará lugar a la iniciación del procedimiento sancionador cuando la Jefatura Provincial de Tráfico estime que existen fundamentos para ello.

¹⁷⁶⁰ Debiera haber dicho: "de crédito o de débito o por otro medio electrónico regulado reglamentariamente". Pensemos en que se está generalizando el pago a través del teléfono móvil.

¹⁷⁶¹ La Instrucción 10/S-119, de la DGT de fecha 8 de junio de 2010, sobre "Aplicación del sistema del permiso por puntos a todos los titulares de permiso o licencia de conducción", establece:

"4. Actuación de los agentes cuando, con ocasión de la formulación de una denuncia, el conductor exhiba un permiso de conducción no expedido en España.

Para que todo lo expuesto se pueda aplicar de manera conveniente, los agentes encargados de la vigilancia del tráfico que formulen una denuncia con ocasión de la comisión de una infracción que lleve aparejada pérdida de puntos, cuando procedan siempre que sea posible, a la detención e identificación del conductor, y éste exhiba un permiso de conducción que no ha sido expedido en España, deberán prestar especial atención a lo siguiente:

a) Identificación del conductor. Debe realizarse una toma de datos lo más completa posible, tanto del conductor como del permiso que presente: filiación completa, domicilio, número del DNI o del NIE, si los tuviera, número del permiso de conducción, país de expedición, clases que posea, fecha de expedición y de caducidad, etc.

b) Constatación de si es residente legal en España. No bastará con la simple manifestación del interesado acerca de que es residente legal en España, sino que deberá acreditarlo. Si no lo acreditara, deberá depositar en el acto el importe de la sanción de multa y, de no hacerlo, se procederá a la inmovilización del vehículo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 87.5 de la LTSV: "Cuando el infractor no acredite su residencia legal en territorio español, ... y, de no depositarse su importe, el conductor deberá trasladar el vehículo e inmovilizarlo en el lugar indicado por el Agente denunciante".

¹⁷⁶² La DGT publicó la Instrucción 2015/S-137 sobre criterios de actuación en procedimientos sancionadores tramitados como consecuencia de infracciones en materia de alcohol/drogas, pero en ella no se menciona como se debe actuar en el caso de los infractores no residentes. No queda claro que el conductor no residente esté obligado a efectuar el pago o depósito de la sanción ya que la infracción queda supeditada al análisis final en un laboratorio. Aunque a falta de claridad convendría que depositase el importe de la denuncia y facilitase un medio de contacto para ser notificado, algunos agentes evitan denunciar para evitarse problemas con la devolución del dinero si el análisis en laboratorio da un resultado negativo. Lo que si deben hacer los agentes es inmovilizar el vehículo salvo que otro conductor se haga cargo del mismo.

¹⁷⁶³ Ha habido dudas en la DGT sobre el criterio a seguir. Hoy en día es partidaria, tal como se lo ha comunicado a la Guardia Civil, de que se denuncie sólo la "infracción más grave" cuando concurriendo una sucesión de hechos, necesarios unos para la comisión de otros o para que éstos se produzcan, en su conjunto han de ser valorados y objetivados en un solo tipo concreto, ya sea desde la perspectiva de las normas de tráfico o de las leyes penales.

¹⁷⁶⁴ Los funcionarios de las grandes ciudades, Ceuta y Melilla, asignados por el Pleno de la Corporación o por sus respectivas Asambleas, al ejercicio exclusivo de "ordenar, señalar y dirigir el tráfico en el casco urbano, de acuerdo con lo establecido en las normas de circulación (art. 53.3 de la Ley Orgánica 2/1986, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad)", **tendrán la consideración de agentes de la autoridad**, subordinados a los miembros de los respectivos Cuerpos de Policía Local, sin integrarse en las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad ...

La Ley 2/1986 no contempla un nombre específico para estos funcionarios ni prevé una formación adecuada para los mismos. Se está generalizando el nombre de "agentes de movilidad", aunque en otros lugares de otros países, como es en la Ciudad de México, se les denomina "personal de apoyo vial".

Las denuncias formuladas por los Agentes de la Autoridad¹⁷⁶⁵ encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas tendrán valor probatorio¹⁷⁶⁶, salvo prueba en contrario, de los hechos denunciados¹⁷⁶⁷, de la identidad de quienes los hubieran cometido y, en su caso, de la notificación de la denuncia¹⁷⁶⁸, sin

¹⁷⁶⁵ La presunción de certeza por parte de los agentes de la autoridad apareció en España con las Ordenanzas Generales de Montes de 22.12.1833 aunque tenía un carácter absoluto y no se admitía prueba en contrario.

¹⁷⁶⁶ Dan fe si presenciaron los hechos, pero eso no impide discutir el contenido de la denuncia ya que, como señala el artículo, se pueden presentar pruebas en contrario.

Lo cierto es que en el caso de las infracciones de tráfico no se aplica la presunción de inocencia del supuesto infractor sino la presunción de veracidad del agente denunciante.

¹⁷⁶⁷ Un agente puede denunciar una infracción **y no necesariamente da fe del hecho denunciado**, como sucede **cuando no estaba presente en el momento en el que ocurrió la infracción**. La Instrucción 02/S-60 de 2002, establece que, en caso de un accidente o incidente de tráfico con vehículos implicados y en caso de que no se remitan las actuaciones a la Autoridad Judicial, los agentes deben formular la denuncia correspondiente, aunque no hayan presenciado los hechos que puedan ser constitutivos de infracción, acompañando el boletín con los documentos que sirvan de base a la misma.

Por ello este artículo debiera aclarar que el valor probatorio de los hechos denunciados sólo tendrá lugar cuando los agentes observen la infracción cometida o de la investigación de lo sucedido se deduzca claramente quien debe ser denunciado.

¹⁷⁶⁸ La ley 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, modificó el antiguo artículo 76, que sólo otorgaba dicho valor probatorio respecto de los hechos denunciados. Extendió ese valor probatorio a la identidad del infractor y a la notificación de la denuncia, manteniéndose la obligación de aportar los elementos probatorios que sean necesarios para enervar el principio de presunción de inocencia.

perjuicio del deber de aquéllos de aportar todos los elementos probatorios¹⁷⁶⁹ que sean posibles¹⁷⁷⁰ sobre el hecho denunciado¹⁷⁷¹.

¹⁷⁶⁹ Dado el agente debe aportar todos los elementos probatorios, no se justifica hoy en día que no obtenga fotos en la que se aprecie la matrícula del vehículo y la infracción cometida, en los casos, por ejemplo, por mal estacionamiento. Conviene que una de las fotografías incluya la luna delantera del vehículo ya que algunos vehículos están exentos de cumplir ciertas normas de estacionamiento, como es el caso de los vehículos que transportan personas de movilidad reducida provistos de una tarjeta de estacionamiento válida y en esa luna pueden ir las viñetas o pegatinas del paso de la ITV o de las emisiones del vehículo. De esa forma se consigue desvirtuar la presunción de inocencia del infractor.

¹⁷⁷⁰ Las denuncias formuladas por los agentes de la Autoridad que ejerzan funciones de vigilancia y control del tráfico en su respectivo ámbito competencial tendrán el carácter de 'obligatorias', no teniendo dicho carácter cuando se ejerzan fuera de dicho ámbito.

El art. 7 TRLTSV dispone que corresponde a los municipios: "a) La regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, **por medio de agentes propios**, del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como **la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías** (...).

En relación a los agentes de la ORA (estacionamiento regulado), y a tenor de lo que ha manifestado el Tribunal Supremo en dos sentencias (26.12.1998 y 20.12.2002), éstos no tienen la condición de agentes de la Autoridad, siendo necesaria (para otorgar la presunción de veracidad de las denuncias formuladas por ellos) la ratificación por un Agente de Policía Local.

Si el agente no presencia la infracción debe reseñar todos los elementos probatorios que existan sobre el hecho denunciado, de modo que se acredite de la forma más indubitada posible la comisión de la infracción, especificando que el denunciante no ha observado la misma y notificando la denuncia al infractor. De esta manera, a título de ejemplo, el hecho denunciado podría tener la siguiente redacción: "Conducir sin la diligencia y precaución necesarias. Infracción no observada por el denunciante, pero deducida de las huellas de derrape dejadas por el vehículo infractor. Se unen fotografías de las huellas. Se confecciona Formulario de Obtención de Datos".

Las fotografías o documentos probatorios que se acompañen serán firmados por el denunciante. Si las aclaraciones no caben en el espacio destinado al concepto de la denuncia, se continuará en un anexo al boletín de denuncia, haciéndolo constar en éste".

Una denuncia voluntaria debe ser ratificada y apoyada en el resto de elementos de prueba, siendo a su vez, que los derechos que le asisten al denunciado son los propios de contradicción, audiencia, y cumplimiento de formalidades legales en el proceso (formulación de pruebas de cargo suficientes), entre otros, pudiendo por tanto ser desvirtuada la denuncia con aquellos medios válidos en derecho.

Así lo establece de forma clara el Tribunal Superior de Justicia de Murcia en Sentencia: 778/1999 de 30.09.99:

2: "(...) Se desprende de ello que el testimonio de un particular, como es el controlador de la ORA, es una prueba legítima, que en principio, aunque no goce de la presunción de veracidad reconocida a las denuncias de las Autoridades y sus Agentes (art. 76 LSV), puede tener eficacia probatoria en el caso de ser ratificada en el procedimiento sancionador, sobre todo cuando la otra parte no prueba hechos que por ser contradictorios con los denunciados, pongan de manifiesto la imposibilidad o improbabilidad de estos últimos (sentido en el que se pronunciaba la Sala en su sentencia nº 934/93, de 1 de diciembre).

Esta es, además, la doctrina ya establecida por este Tribunal Supremo en la sentencia de 1 de octubre de 1991 , en la que **se sienta de forma clara y explícita la negación de la consideración de Agentes de la Autoridad a los aludidos controladores o vigilantes de la denominada ORA**, y por ello, como se añade en la precitada sentencia, **«su simple denuncia equivale a la denuncia de un particular, y al no ser adverbada por pruebas posteriores, no tienen fuerza suficiente para acreditar los hechos denunciados»** (STS 3a, Pleno, de 23-11-93).

f.4: "(...)El derecho a la presunción de inocencia aplicable al procedimiento administrativo sancionador, significa que el ciudadano no puede ser considerado responsable de una infracción administrativa hasta que haya concluido el expediente con una resolución sancionadora, y materialmente que la Administración no puede sancionar sin pruebas, de modo que ha de probar los hechos que imputa al presunto culpable y ha de realizar una prueba de cargo capaz de destruir dicha presunción, no gozando de ninguna facultad discrecional en la evaluación y valoración de las pruebas, en la expresión del juicio de certeza, que motive una resolución sancionadora para ser conforme a Derecho. Por lo tanto, para sancionar es preciso que la Administración practique las suficientes pruebas de cargo para desvirtuar dicho principio, ya que como dice la STC 212/1990, el mismo proscribía toda sanción impuesta por la Administración sin probanza, o sin una mínima actividad probatoria de cargo. Supone que la carga de la prueba corresponde a quien acusa, sin que nadie esté obligado a probar su propia inocencia; de forma que cualquier insuficiencia en el resultado de las pruebas practicadas, libremente valorado por el órgano

¹⁷⁷² (Valor probatorio de las “cajas negras”).

Artículo 89. Notificación de la denuncia¹⁷⁷³.

sancionador, debe traducirse en un pronunciamiento absolutorio (STC 76/1990). Como dice la STS de 07.07.89, la presunción de legalidad de los actos administrativos no implica un desplazamiento de la carga de la prueba que normalmente a la misma corresponde, sino únicamente un desplazamiento de la carga de accionar o de impugnar para destruir tal presunción. Y ello teniendo en cuenta que la Sentencia del Tribunal Constitucional 174/1985, de 17 diciembre, admite la prueba indirecta cuando, partiendo de hechos probados, pueda llegarse mediante un proceso mental razonado, acorde con las reglas del criterio humano, a la apreciación de la infracción.

Por ello, podemos concluir que solamente en los expedientes en los que el controlador ha ratificado expresamente su denuncia haciendo constar su nombre y apellidos, cabe considerar su declaración como prueba testifical, y que tal prueba debe ser valorada conjuntamente con las demás pruebas practicadas para decidir si ha sido desvirtuado o no el principio de presunción de inocencia antes referido, siendo importante examinar, a tales efectos, si el recurrente ha probado hechos que por ser contradictorios con los denunciados, pongan de manifiesto la imposibilidad o improbabilidad de estos últimos.

En el presente caso lo actuado en el expediente y en este proceso conduce a la Sala a considerar al demandante responsable de la infracción sancionada, ya que está probada la realidad del estacionamiento irregular imputado, al no haberla contradicho eficazmente probando haber aparcado el vehículo en un lugar distinto (no afectado por la Ordenanza de la ORA) al indicado por el Controlador denunciante, teniendo en cuenta que la denuncia fue debidamente ratificada por éste en el procedimiento sancionador y que el interesado no ha propuesto en este proceso ni una sola prueba que demuestre su inveracidad”.

El art. 192 quáter del Código de Tránsito de Chile permite que las personas (que denuncien voluntariamente) podrán acompañar fotografías, filmaciones u otros medios de prueba que acrediten el lugar, la patente (matrícula) del vehículo o el día en que sucedieron los hechos.

¹⁷⁷¹ Cuando un ciudadano presenta alegaciones y el órgano instructor le pide informe de ratificación al agente, éste último debe comprobar que el contenido de su escrito de ratificación concuerda con los hechos descritos en la denuncia, ya que, de no ser así, la prueba practicada no es suficiente para destruir la presunción de inocencia, tal y como indica la Sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del TSJ de La Rioja, de 9 de octubre de 1998.

La Sentencia del Juzgado de lo Contencioso Administrativo de Pontevedra, n.º 17/2019, de 22 de enero, se pronuncia sobre la falta de ratificación de la denuncia, en el sentido de entender que:

«(...) se trata de una decisión discrecional del instructor del expediente, según se deduce de lo dispuesto en el artículo 95.2 TRLSV. De manera que su omisión no constituye en sí un vicio formal invalidante de la resolución sancionadora. Además, no le genera indefensión al interesado, sino al contrario. Ese trámite de ratificación es una ventaja para la Administración, porque le permite mejorar y reforzar la acusación, corrigiendo en su favor las posibles contradicciones o errores materiales de la denuncia inicial, en perjuicio del supuesto infractor. Por otra parte, si el actor considera que el tramo de carretera en cuestión no tenía el límite de velocidad de 50 km/h pudo y debió haber propuesto prueba al respecto en este litigio».

¹⁷⁷² El 09.07.2020 los medios de comunicación se hicieron eco de una sentencia del Juzgado Penal 27 de Barcelona que condenaba a 6 meses de prisión a un conductor implicado en un accidente. La condena se basó en los datos contenidos en un registrador “Event Data Recorder” (EDR) que equipaba a uno de los vehículos. Las informaciones registradas por este aparato revelaron que, en el momento del choque, uno de los vehículos circulaba a 34 km/h. A partir del análisis de los datos de velocidad del vehículo, freno, porcentaje de aceleración y régimen de vueltas del motor desde la activación del airbag se pudo calcular que el otro vehículo implicado iba a 137,8 km/h, es decir, casi 90 km/h por encima del límite legal en ciudad (para quienes superan en más de 60 km/h el límite permitido en vía urbana, el Código Penal establece cárcel de tres a seis meses, multa de seis a doce meses o trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días).

¹⁷⁷³ El Reglamento por el que se regula la prestación de los servicios postales, en desarrollo de lo establecido en la Ley 24/1998, de 13 de julio, del Servicio Postal Universal y de Liberalización de los Servicios Postales establece que «la entrega de notificaciones de órganos administrativos y judiciales realizada por el operador al que se ha encomendado la prestación del servicio postal universal tendrá como efecto la constancia fehaciente de su recepción».

En cuanto a la forma, se ha de intentar la notificación en el lugar de la notificación, y la misma puede tener el siguiente resultado:

- Intentada la notificación, la misma se recibe por persona que se halle en el lugar se dejará constancia de quien la recibe, su firma, así como el día y hora de la recepción.

- En el caso de que nadie pudiera hacerse cargo de la notificación en el lugar donde deba practicarse la misma, se hará constar este extremo en la documentación del empleado del operador postal y, en su caso, en el aviso de recibo que acompañe a la notificación, junto con el día y la hora en que se intentó la misma, intento que se repetirá por una sola vez y en una hora distinta dentro de los tres días siguientes. Si el segundo intento también es infructuoso se debe consignar dicho extremo, junto con el día y la hora en que se realizó el segundo intento. Tras estos dos intentos, el operario de correos debe dejar un aviso en el buzón del destinatario, indicando que podrá retirar la notificación debiendo señalar la dependencia donde puede recogerla, el plazo en que puede retirarla, así como las circunstancias del segundo intento.
- En los casos en que en el lugar de la notificación hubiese persona que la pudiese recoger, y se negase a aceptarla y a manifestar por escrito esta circunstancia con su firma, identificación y fecha, se entenderá que no quiere hacerse cargo de la misma, debiéndose hacer constar este extremo pro el operario, junto con el día y hora del intento que deberá repetirse en una hora diferente dentro de los 3 días siguientes. Si el segundo intento obtiene el mismo resultado y por la misma causa, se dejará constancia de este hecho, junto con el día y la hora en que se realizó el segundo intento. A partir de este momento, dicha notificación tendrá el mismo tratamiento que las que hubieren sido rehusadas o rechazadas.

No obstante, en los casos de notificación infructuosa, podrá realizarse un solo intento de entrega de la notificación en los siguientes casos:

- Que la notificación sea rehusada o rechazada por el interesado o su representante, debiendo hacer constar esta circunstancia por escrito con su firma, identificación y fecha, en la documentación del empleado del operador postal. En estos casos, la notificación se entiende producida con todos sus efectos.
- Que la notificación tenga una dirección incorrecta.
- Que el destinatario de la notificación sea desconocido.
- Que el destinatario de la notificación haya fallecido.
- Cualquier causa de análoga naturaleza a las expresadas, que haga objetivamente improcedente el segundo intento de entrega.

En todos los casos el operario de correos hará constar la causa de la no entrega, fecha y hora de la misma, circunstancias que se habrán de indicar en el aviso de recibo que, en su caso, acompañe a la notificación, en el que dicho operario hará constar su firma y número de identificación.

En este punto debemos señalar la sentencia nº. 1104/2022, de 27 de julio, que en hace un amplio repaso al contenido de la jurisprudencia del Tribunal Supremo sobre las notificaciones, y señala:

«Con base en la doctrina jurisprudencial reseñada se extrae que no solo es esencial la demostración del intento de entrega por dos veces de las cartas certificadas, sino también la prueba de la entrega del "aviso de llegada" mediante su introducción en el buzón o casillero correspondiente, o por otro medio, pues del cumplimiento de ese requisito depende que el destinatario tenga conocimiento del intento de notificación y pueda acudir en plazo a recogerla, y en caso de no hacerlo, que concurren los requisitos para la práctica de la notificación edictal.

Así, la jurisprudencia reseñada entiende que la regulación de la Ley 30/1992 (hoy, Ley 39/2015) ha de integrarse con las precisiones exigidas por la reglamentación en que se regulan tales formas de notificación, en este caso la postal, por lo que la acreditación de los intentos de notificación fallidos ha de efectuarse conforme a los requisitos exigidos en el citado artículo 42.2 y 42.3 Real Decreto 1829/1999, pues aquella no es agotadora sino que ha de ser completada por las normas reguladoras de los servicios que efectúan la notificación, y en tal sentido, han de ser de aplicación las normas del operador postal en cuanto a la práctica de las notificaciones de las resoluciones administrativas, que exige su estricto cumplimiento dado que garantiza los derechos de los administrados y la eficacia de la actuación administrativa

(...)

Para contestar a la cuestión sobre la que se entiende existe interés casacional objetivo para la formación de jurisprudencia debemos señalar que, una vez realizados los dos intentos de notificación sin éxito por personal de Correos, se debe proceder, cuando ello sea posible, a dejar al destinatario aviso de llegada en el correspondiente casillero domiciliario, acreditándose fehacientemente dicho extremo en la notificación».

Por tanto, para acudir a la notificación edictal será necesario no solo los dos intentos de notificación, sino que se deje el pertinente aviso de llegada, correctamente cumplimentado. (el art. 42 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, exige que la persona que recoja la notificación tenga más de 14 años).

En el resguardo de la notificación debe constar la fecha, identidad, número de DNI o del documento que lo sustituya y la firma del interesado o persona que pueda hacerse cargo de la notificación.

En caso de que el primer intento de notificación se haya realizado antes de las quince horas, el segundo intento deberá realizarse después de las quince horas y viceversa, dejando en todo caso al menos un margen de diferencia de tres horas entre ambos intentos de notificación.

1. Las denuncias se notificarán en el acto al denunciado¹⁷⁷⁴.

2. No obstante, la notificación podrá efectuarse en un momento posterior¹⁷⁷⁵ siempre que se dé alguna de las siguientes circunstancias:

- a) Que la denuncia se formule en circunstancias en que la detención del vehículo pueda originar un riesgo para la circulación. En este caso, el agente deberá indicar los motivos concretos que la impiden.¹⁷⁷⁶
- b) Que la denuncia se formule estando el vehículo estacionado¹⁷⁷⁷, cuando el conductor no esté presente¹⁷⁷⁸.

El rehúse de la notificación equivale a la notificación de la misma y no se admiten las notificaciones depositadas en un apartado de correos.

Pero eso no impide que quienes se hayan visto perjudicados por los actos de comunicación a terceras personas, la posibilidad de destruir la presunción que obra en su contra mediante la prueba de que el contenido del acto no les ha sido trasladado en tiempo y forma. (Sentencia STC 113/2006, de 5 de abril).

Se trata, a fin de cuentas, de valorar una eventual indefensión por el incumplimiento por parte de una tercera persona de la carga de comunicar la citación en observancia del deber de colaboración con la justicia (STC 82/2000, de 27 de marzo, FJ 6).

La Ley 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modificó la Ley de Tráfico, en materia sancionadora, modificó la Ley General Tributaria para permitir la cesión de datos a las administraciones de tráfico para la mejora de las notificaciones.

¹⁷⁷⁴ **Según el artículo 6 del Real Decreto 320/1994, de 25 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimiento Sancionador en Materia de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial:**

“Los correspondientes boletines de denuncia se extenderán por triplicado ejemplar. Uno de ellos quedará en poder del denunciante, el segundo se entregará al denunciado si fuera posible y el tercero se remitirá a la Jefatura de Tráfico o Alcaldía correspondiente. Los boletines serán firmados por el denunciante y el denunciado, sin que la firma de este último implique conformidad con los hechos que motivan la denuncia, sino únicamente con la recepción del ejemplar a él destinado. En el caso de que el denunciado se negase a firmar o no supiere hacerlo, el denunciante así lo hará constar”. Y este artículo debiera modificarse para incluir: “se negase a firmar, no supiese hacerlo o rehusase la entrega de la copia, el denunciante así lo hará constar”.

Por su parte el art. 10 de ese mismo RD expresa: “Las denuncias formuladas por los agentes de la Autoridad sin parar a los denunciados no serán válidas a menos que consten en las mismas y se les notifique las causas concretas y específicas por las que no fue posible detener el vehículo”. O dicho de otro modo, se permite el aplazamiento de la notificación de la infracción siempre que se motive en una de las causas tasadas en este artículo.

¹⁷⁷⁵ *En estos casos las denuncias serán notificadas por Correo o a través de la DEV:*

Al conductor:

- La Jefatura Provincial de Tráfico instructora notificará la denuncia al conductor, aunque haya sido identificado en carretera, cuando falta o no es correcto, alguno de los datos que deben figurar en la misma.
- Si ha sido identificado por el titular.

Al titular del vehículo:

- El titular del vehículo tiene la obligación legal de comunicar los datos relativos al conductor en el momento de cometerse la infracción.
- En el caso de infracciones relativas a la documentación, estado de conservación y reconocimientos periódicos (ITV) y seguro.

¹⁷⁷⁶ *Si los agentes de la autoridad paran al vehículo y no notifican en el acto la denuncia, pero presuntamente van a proceder a denunciar al infractor, el afectado puede hacer un escrito dirigido al Jefe Provincial de Tráfico de la provincia donde ocurrieron los hechos, explicando lo sucedido para que se le notifiquen la denuncia, y poder ejercer a partir de ese momento el derecho a la defensa, o pagar con descuento. Al no poder justificar la no notificación en el acto, la multa sería inválida.*

¹⁷⁷⁷ *A diferencia de lo que ocurre con los excesos de velocidad, una denuncia, por ejemplo, por estacionar en doble fila no tiene que ir acompañada de una foto que demuestre la infracción cometida salvo que una ordenanza municipal de tráfico disponga lo contrario.*

¹⁷⁷⁸ *Este es un aspecto importante porque a veces los agentes multan a un vehículo que está parado o estacionado sin comprobar que está el conductor dentro y en ese caso debemos tener en cuenta que estaban obligados a*

- c) Que se haya tenido conocimiento de la infracción a través de medios de captación y reproducción de imágenes¹⁷⁷⁹ que permitan la identificación del vehículo.
- d) Que el agente denunciante se encuentre realizando labores de vigilancia, control, regulación o disciplina del tráfico¹⁷⁸⁰ y carezca de medios¹⁷⁸¹ para proceder al seguimiento del vehículo¹⁷⁸².

entregar el boletín de denuncia al conductor. En caso de que el conductor no estuviese y estuviese un pasajero, no valdría en ese caso la entrega al acompañante del boletín de denuncia al no considerarse el vehículo un domicilio.

¹⁷⁷⁹ Debiera incluir en la Ley o en el RGCir que uno de los medios de captación de imágenes son los helicópteros y los drones. La captación automática de imágenes de los vehículos infractores puede dar lugar a situaciones surrealistas. El "Diari de Tarragona" en su edición del 15.10.2014 informa que se ha multado a un turismo que iba transportado en una grúa. Al parecer, la grúa iba con exceso de velocidad y la cámara asociada al radar fijo leyó la matrícula del turismo y no la de la grúa por lo que el titular del vehículo se llevó una sorpresa al recibir la multa, comunicando al periodista que, naturalmente, presentaría recurso contra la sanción impuesta.

No debemos pensar sólo en las fotos de las cámaras asociadas a los radares que indican la velocidad instantánea del vehículo o en los sensores de los radares de tramo, ya que se van incorporando nuevas facilidades para denunciar por medio de videocámaras como es el caso del "foto-rojo" en los semáforos, la lectura de la matrícula para denunciar a su titular por carecer de seguro o de no cumplimiento con los plazos de la ITV o incluso por acceder a zonas restringidas en las ciudades por motivos de contaminación.

Una reciente modificación del "Codice della Strada" italiano permite que a partir del 03.06.2017 se puedan utilizar imágenes captadas por videocámaras para denunciar infracciones en las zonas de carga y descarga. Los agentes de tráfico no están obligados a colocar la multa en el parabrisas y la multa llega automáticamente al domicilio del titular.

¹⁷⁸⁰ A veces se da el caso de que coinciden al mismo tiempo en el lugar de la infracción un agente de tráfico y un aparato captador de imágenes. El agente debe tratar de notificar al infractor y no dejar de denunciar con el pretexto de que la sanción le va a llegar de manera automática al infractor ya que, si se demostrase que podía haber notificado en el acto la denuncia y no lo hizo, ésta no sería válida.

¹⁷⁸¹ Es muy raro que un agente no haya llegado en un vehículo oficial hasta el lugar donde está regulando el tráfico. Si un conductor no respeta sus indicaciones no lo podría denunciar ya que cuenta con medios (vehículo policial) para perseguirlo y no lo hace.

¹⁷⁸² Dado que la tendencia de la Ley es a no parar al infractor, los conductores deberían recibir a la mayor brevedad posible la notificación ya que con el paso del tiempo aumentan las posibilidades de que se olviden si cometieron o no la infracción reflejada en la denuncia. De esa forma, la persona denunciada aún puede tener un vínculo nemotécnico con la presunta infracción y la simple indicación del lugar y la hora le permite poder alegar y probar, por ejemplo, que su vehículo no se encontraba en absoluto en ese lugar.

Imaginemos a un conductor que va a una velocidad anormalmente reducida porque observa restos de aceite en una carretera y es denunciado sin ser parado. ¿Cómo puede demostrar las razones por las que circulaba a esa velocidad, teniendo además en cuenta que la multa le va a llegar dentro de unos días?

En otros casos puede haber testigos de los motivos que justificaban circular a una velocidad inferior a la velocidad mínima pero el conductor, al no ser notificado, no trató en ese momento de tomar los datos de esos testigos y así nunca va a poder aportar su testimonio para deshacer la presunción de veracidad del agente denunciante o la que otorga la videocámara. También su propia declaración al agente en el momento de ser parado puede explicar los motivos de su conducta y esta explicación puede ser determinante.

El periódico digital se hizo eco el 16.11.2020 de una multa a un conductor almeriense por utilizar el teléfono móvil con la mano y en la denuncia se especificaba que fue detectado desde un camión camuflado y que no se había podido entregar en mano porque "no se disponían de medios de seguimiento del vehículo infractor", cuando debía figurar "porque el medio de seguimiento del vehículo infractor no era el adecuado".

En un Estado de derecho, como el nuestro, las personas tienen que poder conocer los motivos de la acusación para poder defenderse de los mismos con todos los medios, y por ello la notificación a posteriori de las denuncias debe de ser excepcional, y no convertirse en la forma cotidiana de informar al presunto infractor. En esos casos además se pierde la función de ejemplaridad que supone una denuncia cuando va asociado a una infracción recién cometida.

Está claro que esta reforma se hace para optimizar los costes de los procedimientos, cuyo aspecto positivo es que esos costes los abonamos entre todos, pero puede producir efectos perversos que se traduzcan en una merma de los derechos de los presuntos infractores.

Artículo 90. Práctica de la notificación de las denuncias.

1. Las Administraciones con competencias sancionadoras en materia de tráfico notificarán las denuncias que no se entreguen en el acto y las demás notificaciones a que dé lugar el procedimiento sancionador en la Dirección Electrónica Vial¹⁷⁸³ (DEV).

En el caso de que el denunciado no la tuviese, la notificación se efectuará en el domicilio que expresamente hubiese indicado para el procedimiento, y en su defecto, en el domicilio que figure en los registros¹⁷⁸⁴ del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico¹⁷⁸⁵.

Este apartado 2d) tiene su antecedente en un Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de 30 de noviembre de 2010 por medio del que se modificó la Ordenanza de Movilidad. Se introdujo una nueva causa para que la notificación de la denuncia se pudiera realizar en momento posterior a la comisión de la infracción: "que el agente denunciante se encuentre realizando labores de regulación del tráfico y carezca de medios para proceder a la persecución del vehículo infractor", circunstancia que, en ese momento, no se encontraba entre las previstas en el anterior art. 76 LTSV, careciendo, por tanto, de la necesaria cobertura legal, motivo por el cual, y habiendo sido impugnada por la asociación "Automovilistas Europeos Asociados" fue anulada por la Sentencia núm. 329/2012, de 8 de marzo de 2012, del Tribunal Superior de Justicia de Madrid -Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Segunda.

*El TRLTSV modificó ligeramente su contenido y ahora habla de que el agente esté realizando "**labores de vigilancia y control del tráfico**".*

Respecto a la posibilidad de notificar las denuncias en un momento posterior al de la comisión del hecho constitutivo de la infracción, existe una línea jurisprudencial, que niega la posibilidad de que la Administración pueda acudir al mecanismo, que califica expresamente de "subsidiario", del artículo 89), si antes no se ha justificado debidamente el motivo de por qué no identificó al conductor en el momento de la infracción notificándole la denuncia (Sentencia del TSJ de Extremadura, de 24 de septiembre de 1998). Para lo que no sirve de justificación, por su abstracción, la simple mención a las "necesidades de tráfico" (STSJ del País Vasco, de 4 de febrero de 1999) por "estar ocupada la pareja con otro usuario" (STSJ de Castilla y León, Sala de Valladolid, de 1 de junio de 1999) o, en fin, a encontrarse "la Fuerza en actuación preferente" (STSJ de Castilla y León, Sala de Valladolid, de 22 de diciembre de 2000). Cuando esto sucede, "la omisión de tal requisito comporta la inexcusable consecuencia de nulidad de la denuncia efectuada" (SSTSJ de Navarra, de 24 de abril de 1995, de 27 de noviembre y de 11 de diciembre de 1998). Pues, "no cabe reputar como válida [la] denuncia formulada, habida cuenta que en ella no se hizo constar las causas concretas y específicas por las que no fue posible detener el vehículo" (STSJ de Castilla y León, Sala de Valladolid, de 8 de noviembre de 2005).

¹⁷⁸³ *Vemos como la tendencia es a sustituir el domicilio físico por un "domicilio virtual". Este último permite que no sólo se comuniquen procedimientos sancionadores sino otras comunicaciones de utilidad para los conductores (caducidad de permisos de conducción, revisiones en las estaciones ITV, etc.).*

Véase el art. 60 TRLTSV que se ocupa del domicilio y la dirección electrónica vial (DEV).

¹⁷⁸⁴ *Debía haber dicho en el domicilio que figure en el Registro de Conductores o Infractores. Una persona puede poner un domicilio en un registro y otro diferente en otro.*

¹⁷⁸⁵ *Tenía que añadir: "o en otro domicilio del que tenga conocimiento la Administración con competencias sancionadoras en materia de tráfico".*

Es llamativo que un ayuntamiento parece que en ausencia de que el denunciado haya indicado un domicilio para notificaciones, sólo pueda utilizar el domicilio que figura en los registros de la Jefatura Central de Tráfico para comunicar una sanción y que cuando ésta pase a la vía ejecutiva el ayuntamiento puede recurrir al padrón municipal para localizar el domicilio. Recordemos que normativa de tráfico obliga a comunicar el cambio de domicilio a efectos de tráfico (art. 10 RGCond, que se ocupa de la variación de datos). En ese artículo estaría incluido también el cambio legal del nombre. Por su parte la normativa tributaria obliga a comunicar el cambio de domicilio fiscal.

Tal como establecen los artículos 15 y 16 de la LBRL y 53 a 55 del RPyDT (Reglamento de Población y Demarcación Territorial de las Entidades Locales, aprobado por Real Decreto 1690/1986, de 11 de julio) el Padrón Municipal de Habitantes es un registro administrativo donde constan las personas que residen habitualmente en el respectivo municipio. Registro en el que "toda persona que viva en España está obligada a inscribirse" (concretamente, en el del municipio en el que resida habitualmente).

Sin embargo, se exige a la DGT un mínimo de investigación para conocer el domicilio del denunciado. Así el 27.03.2023 la publicación digital "Confilegal" informa que el Tribunal Económico Administrativo Regional (TEAR)

2. La notificación en la Dirección Electrónica Vial (DEV)¹⁷⁸⁶ permitirá acreditar¹⁷⁸⁷ la fecha y hora en que se produzca la puesta a disposición del denunciado del acto objeto de notificación, así como el acceso a su contenido, momento a partir del cual la notificación se entenderá practicada a todos los efectos legales.

Si existiendo constancia de la recepción de la notificación en la Dirección Electrónica Vial (DEV), transcurrieran diez días naturales sin que se acceda a su contenido, se entenderá que aquélla ha sido rechazada, salvo que de oficio o a instancia del destinatario se compruebe la imposibilidad técnica o material del acceso. El rechazo se

de Castilla-León ha tumbado una sanción de 1.440 € impuesta al conductor de un vehículo porque no se ha podido constatar que Tráfico la hubiera notificado al ciudadano, en su domicilio, la multa antes de que fuera publicada en el consiguiente edicto. Por lo tanto, no se cumplieron las normas legales debidas, en estos casos. «No consta que la oficina gestora de Tráfico, a través de la investigación, consulta o indagación en bases de datos de la AEAT, intentara la notificación personal en el domicilio fiscal del interesado con carácter previo a su notificación edictal, por lo que al no estar acreditada la concurrencia de todos los requisitos necesarios para que la notificación edictal de la resolución sancionadora resulta ajustada a Derecho, a juicio de este Tribunal es posible concluir que no se ha dado debido cumplimiento a las prescripciones legales relativas al inicio del procedimiento de apremio», dice la resolución de este TEAR.

La DGT había venido notificando en domicilios antiguos o desfasados del denunciado, por lo que esta falta de diligencia mínima sólo podía suponer la nulidad de todo lo actuado. Aunque luego lo hubieran publicado en el BOE, antes la Administración debe hacer un verdadero esfuerzo indagatorio para la notificación, como mínimo notificando en el domicilio del padrón. No hacerlo es quebrantar los derechos del contribuyente, que tiene derecho a conocer sus expedientes y defenderse en ellos”.

El Tribunal Constitucional en sentencia núm. 84/2022, de 27 de junio, estableció doctrina sobre la falta de aviso de la puesta a disposición de las notificaciones electrónicas y su relación con los derechos fundamentales a la defensa y a ser informado de la acusación.

El TCI declara que la falta de envío de los avisos de notificación al correo electrónico designado por el interesado no determina por sí la invalidez de las notificaciones efectuadas. Sin embargo, estableciendo una distinción entre los conceptos de invalidez y eficacia, determina que la Administración debe desarrollar una conducta que permita que las notificaciones lleguen al efectivo conocimiento del destinatario. En caso contrario, se vulnerarán los derechos a la defensa ya ser informado de la acusación garantizados por el artículo 24.2 de la Constitución (siempre y cuando la situación de incomunicación no sea imputable a la propia conducta del afectado).

*Además, el Tribunal especifica que en el caso concreto no se podía imponer al administrado la carga de no haber recibido ninguna de las notificaciones como consecuencia de haber escrito en la dirección del correo electrónico una “u” en vez de una “v”, lo que podría inducir a error. Concretamente, establece que **la Administración debería haber agotado sus medios para posibilitar el conocimiento de las notificaciones por el interesado** al detectar el rechazo automático de las mismas, o bien buscar un medio alternativo para hacer efectivo ese conocimiento, como puede ser la notificación en papel. Por todo ello, concluye que la Administración no actuó de forma diligente.*

En consecuencia, en tales supuestos procederá declarar la nulidad de las resoluciones sancionadoras y retrotraer las actuaciones hasta el momento anterior a la comunicación electrónica de los requerimientos acordados por la Administración, a fin de que éstos sean efectuados de forma respetuosa con los derechos fundamentales del interesado.

¹⁷⁸⁶ Véase el art. 60 TRLTSV.

Un aviso. Si la persona tiene una dirección electrónica vial se le **notifica** una vez a esa dirección y si en 10 días no se accede a su contenido se envía al Tablón Edictal único (BOE).

Dos avisos. Las personas que no dispongan de la dirección electrónica vial recibirán la notificación de denuncia por el método tradicional (a través de Correos). El infractor recibirá dos avisos de la denuncia. En caso de que el primer intento de notificación se haya realizado antes de las quince horas, el segundo intento deberá realizarse después de las quince horas y viceversa, dejando en todo caso al menos un margen de diferencia de tres horas entre ambos intentos de notificación (art. 42.2) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

¹⁷⁸⁷ Este sistema de notificación es **un correo electrónico especial que permite verificar la fecha y hora de recepción con un fichero adjunto**, normalmente un PDF firmado electrónicamente por el emisor y que permite comprobar la autenticidad del receptor mediante la firma electrónica. Para poder recibir las multas de Tráfico, es **imprescindible contar con firma electrónica**.

hará constar en el procedimiento sancionador¹⁷⁸⁸, especificándose las circunstancias del intento de notificación, y se tendrá por efectuado el trámite, continuándose el procedimiento.

3. Cuando la notificación se practique en el domicilio del interesado, de no hallarse presente éste en el momento de entregarse, podrá hacerse cargo de la misma cualquier persona¹⁷⁸⁹ que se encuentre en el domicilio y haga constar su identidad¹⁷⁹⁰.

Si nadie se hiciera cargo de la notificación, se dejará constancia de esta circunstancia en el procedimiento sancionador, junto con el día y la hora en que se intentó, y se **practicará de nuevo dentro de los tres días siguientes**. Si tampoco fuera posible la entrega, se dará por cumplido el trámite, procediéndose a la publicación en el **Boletín Oficial del Estado**¹⁷⁹¹.

¹⁷⁸⁸ Quedaría mejor si dijese "en el expediente sancionador".

¹⁷⁸⁹ Da a entender que incluso un niño puede recibir la notificación. El TRLTSV se aparta de la Ley de Enjuiciamiento Criminal que en su artículo 71, respecto de las notificaciones judiciales, señala: "En la diligencia se anotará el día y hora de la entrega, y será firmada por la persona a quien ésta se hiciere y por el funcionario que practique la notificación.

Si la persona a quien se haga la entrega no supiere firmar, lo hará otra a su ruego; y si no quisiere, firmarán dos testigos buscados al efecto. Estos testigos no podrán negarse a serlo, bajo la multa de 25 a 100 pesetas".

Vemos que en el TRLTSV no se exige que sea funcionario quien practique la notificación y tampoco se ha contemplado la posibilidad de que el afectado no sepa firmar y estuviese solo. No deja de llamar la atención de que la LECrim se hable de multas en pesetas equivalentes a 15 céntimos de euro a pesar de haber sido reformada multitud de veces, publicándose la última revisión el 06.10.2015.

¹⁷⁹⁰ El artículo 42.2) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, respecto a la práctica de las notificaciones en papel, establece: "Cuando la notificación se practique en el domicilio del interesado, de no hallarse presente este en el momento de entregarse la notificación, podrá hacerse cargo de la misma **cualquier persona mayor de catorce años** que se encuentre en el domicilio y haga constar su identidad. Si nadie se hiciera cargo de la notificación, se hará constar esta circunstancia en el expediente, junto con el día y la hora en que se intentó la notificación, intento que se repetirá por una sola vez y en una hora distinta dentro de los tres días siguientes. En caso de que el primer intento de notificación se haya realizado antes de las quince horas, el segundo intento deberá realizarse después de las quince horas y viceversa, dejando en todo caso al menos un margen de diferencia de tres horas entre ambos intentos de notificación. Si el segundo intento también resultara infructuoso, se procederá en la forma prevista en el artículo 44".

Según dicho artículo, "Cuando los interesados en un procedimiento sean desconocidos, se ignore el lugar de la notificación o bien, intentada esta, no se hubiese podido practicar, la notificación se hará por medio de un anuncio publicado en el "Boletín Oficial del Estado". Las Administraciones Públicas podrán establecer otras formas de notificación complementarias a través de los restantes medios de difusión, que no excluirán la obligación de publicar el correspondiente anuncio en el "Boletín Oficial del Estado".

¹⁷⁹¹ La notificación edictal debe limitarse a casos muy excepcionales tal como ha señalado el Tribunal Constitucional, teniendo en cuenta que casi todo el mundo está empadronado y figura un domicilio en algún registro público.

En noviembre de 2008 una sentencia del Tribunal Constitucional anulaba una sanción del Ayuntamiento de Granada a un conductor porque la carta no le fue remitida a su domicilio real. En esta sentencia y en otras anteriores que afectaron a otros ayuntamientos españoles, el Alto Tribunal en sentencia 128/2008, de 27 de octubre (BOE núm. 281, de 21 de noviembre) reprochaba la falta de diligencia de las administraciones a la hora de localizar a los ciudadanos para notificarles un procedimiento sancionador.

Con esta sentencia, el TC fijó doctrina de actuación pasando a exigir a las administraciones que debían agotarse todas las vías de localización del domicilio del ciudadano antes de publicar la notificación de sanción en los respectivos boletines oficiales, en este caso el Boletín Oficial de la Provincia. De hecho, el BOP se considera como una última instancia, un último recurso. Porque hasta esa sentencia, la táctica habitual era intentar una primera notificación por cartero y si el envío era devuelto por ausencia del destinatario, ya se publicaba en el BOP, por lo que el ciudadano ni se enteraba de que tenía un procedimiento sancionador abierto y no podía defenderse. Y, es más, cuando lo hacía, ya era tarde. En 2004 el TC volvió a cuestionar la notificación de multas municipales

Si estando el interesado en el domicilio rechazase la notificación, se hará constar en el procedimiento sancionador, especificándose las circunstancias del intento de notificación, teniéndose por efectuado el trámite y continuándose el procedimiento¹⁷⁹².

¹⁷⁹³ (Dudas sobre la legalidad de las notificaciones).

Artículo 91. Notificaciones en el «Boletín Oficial del Estado» (BOE).

Las notificaciones que no puedan efectuarse en la Dirección Electrónica Vial (DEV)¹⁷⁹⁴ y, en caso de no disponer de la misma, en el domicilio expresamente indicado para el procedimiento o, de no haber indicado ninguno, en el domicilio que figure en los registros del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, se practicarán en el Boletín Oficial del Estado (BOE)¹⁷⁹⁵. Transcurrido el período de veinte días naturales¹⁷⁹⁶ desde que la notificación se hubiese publicado en el BOE se entenderá que ésta ha sido practicada, dándose por cumplido dicho trámite¹⁷⁹⁷.

a través de los boletines oficiales, esta vez por una sanción del ayuntamiento de Madrid, porque se remitieron las notificaciones a un antiguo domicilio del presunto infractor, a pesar de que en el registro mercantil constaba otro actualizado.

¹⁷⁹² En el supuesto de que, estando el interesado en el domicilio, rechazase esta la notificación, se hará constar en el expediente sancionador, debiendo especificarse las circunstancias del intento de notificación, teniéndose por efectuado el trámite y continuándose el procedimiento. La STS de 4 de mayo de 1998 viene a decir que la negativa del destinatario a firmar hace desvirtuar toda pretensión de alegación de una supuesta indefensión, con la consecuencia de que, cumplidos los requisitos que, actualmente, establece el artículo 90.3 del TRLTSV, se tendrá por efectuada dicha notificación.

¹⁷⁹³ El TRLTSV no indica que organismo, organización o personas están autorizadas para hacer notificaciones y que éstas adquieran la presunción de fehacientes y veraces. Tenemos que acudir al art. 22.4 de la Ley 43/2010, del Servicio Postal Universal para saber que esa autorización está atribuida a Correos:

“La actuación del operador designado gozará de la presunción de veracidad y fehaciencia en la distribución, entrega y recepción o rehúse o imposibilidad de entrega de notificaciones de órganos administrativos y judiciales, tanto las realizadas por medios físicos, como telemáticos, y sin perjuicio de la aplicación, a los distintos supuestos de notificación, de lo dispuesto en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (ahora, Capítulo II de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas)”. Es curioso que atribuya a Correos la «presunción de veracidad y fehaciencia», ya que es una sociedad de naturaleza mercantil, aunque sea de titularidad estatal y además se le atribuya de forma automática. De esta forma, ser cartero de Correos es condición necesaria y al mismo tiempo suficiente para resultar acreedor de este privilegio acreditativo y no se entiende muy bien ya que en su mayoría son personal laboral y por ello carecen de la condición de funcionarios.

Además, la incorporación de las excepciones previstas en el artículo 8 de la Directiva 97/67 en su versión modificada por la Directiva 2008/6, no se corresponden con la redacción dada al artículo 22.4 de la Ley 43/2010, ya que éste ha ampliado la reserva estatal.

¹⁷⁹⁴ Si no se abre correo en 10 días naturales se entiende rehusado y se continúa el trámite.

Medio fehaciente: Correo certificado en el domicilio expresamente indicado para el procedimiento, si no dispone de DEV, y en su defecto en los que figuren en Tráfico.

Excepcionalmente después de dos intentos infructuosos de notificación en domicilio, por rehúse o desconocido: Publicación edictal en el BOE.

¹⁷⁹⁵ Vemos que la publicación en el BOE (TEU) es subsidiaria para la Administración, no se puede publicar directamente en el BOE sin que se haya intentado notificar por carta al infractor.

¹⁷⁹⁶ Transcurridos veinte días naturales desde la publicación en el TEU se considera efectuada la notificación y empieza a correr el plazo para interponer alegaciones o un recurso.

¹⁷⁹⁷ La Ley 15/2014, de 16 de septiembre, de Racionalización del Sector Público y otras Medidas de Reforma Administrativa (BOE núm. 226, de 17 de septiembre) en su Disposición adicional vigésima primera. Notificación por medio de anuncio publicado en el “Boletín Oficial del Estado”, determina: 1. La Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado pondrá a disposición de las diversas Administraciones Públicas un sistema automatizado de remisión

Artículo 92. Tablón Edictal¹⁷⁹⁸ de Sanciones de Tráfico (TESTRA)¹⁷⁹⁹.

- 1.** Con carácter previo y facultativo¹⁸⁰⁰, las notificaciones a que se refiere el artículo anterior podrán practicarse también en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA)¹⁸⁰¹, que será gestionado por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

y gestión telemática para la publicación de los anuncios de notificación en el "Boletín Oficial del Estado" previstos en el artículo 59.5 de esta Ley y en esta misma disposición adicional. Dicho sistema, que cumplirá con lo establecido en la Ley 11/2007, de 22 de junio (derogada parcialmente por la disposición derogatoria única.2.b) de la Ley 39/2015), y su normativa de desarrollo, garantizará la celeridad en la publicación de los anuncios, su correcta y fiel inserción, así como la identificación del órgano remitente. 2. En aquellos procedimientos administrativos que cuenten con normativa específica, de concurrir los supuestos previstos en el artículo 59.5 de esta Ley, la práctica de la notificación se hará, en todo caso, mediante un anuncio publicado en el "Boletín Oficial del Estado", sin perjuicio de que previamente y con carácter facultativo pueda realizarse en la forma prevista por dicha normativa específica.

¹⁷⁹⁸ La Instrucción 12/C-105 de la DGT, de 22.05.2012 trata de asegurar que el conductor afectado por una publicación edictal sea consciente de que conduce habiendo perdido la vigencia de su permiso por la pérdida total de los puntos asignados y en esos casos el agente formulará denuncia por infracción muy grave del RGCond, por el hecho de conducir careciendo de la autorización administrativa correspondiente y en el apartado de observaciones el agente indicará expresamente que consta declaración de pérdida de vigencia dictado por el Jefe Provincial de Tráfico de ... (nombre de la provincia) que implica la prohibición de conducir, y que mediante la denuncia se le informa también de este hecho. A partir de ese momento, y no antes, le será de aplicación el art. 384 CP.

¹⁷⁹⁹ Este artículo se complementa con la Disposición Adicional 11ª de esta ley (TRLTSV).

¹⁸⁰⁰ Este artículo parece anticipar la pronta desaparición del TESTRA y de la DEA que serán sustituidos por el BOE y la DEH. Su permanencia con carácter potestativo sólo aporta confusión a los procedimientos.

¹⁸⁰¹ De acuerdo con lo dispuesto en este artículo 92, el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA), es gestionado por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico y la práctica de la notificación en el mismo se efectuará en los términos que se determinen en la Orden INT/3022/2010, de 23 de noviembre.

Esta previsión tiene efectos desde el día 25 de noviembre de 2010, según se establece en la disposición final séptima de la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, fecha a partir de la cual todas las notificaciones del procedimiento sancionador en materia de tráfico que no se hayan podido practicar en la Dirección Electrónica Vial o en el domicilio del interesado, se publicaran en el BOE y con carácter facultativo, en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA).

Hay que destacar el carácter universal y gratuito de la consulta al Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA), que es libremente accesible a través de Internet a todos los ciudadanos conforme al principio de igualdad consagrado en el artículo 4.b) de la Ley 11/2007, de 22 de junio (derogada parcialmente por la disposición derogatoria única.2.b) de la Ley 39/2015), de manera que ningún ciudadano pueda sentirse discriminado por el hecho de no disponer de los medios electrónicos necesarios, con pleno sometimiento a lo dispuesto en la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, y conforme a los requisitos exigidos por la ya citada Ley 11/2007, dotándola de plena autenticidad y validez jurídica.

Asimismo, debemos tener en cuenta lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, la cual, en su disposición adicional tercera -notificación por medio de anuncio publicado en el "Boletín Oficial del Estado", determina: "1. El Boletín Oficial del Estado pondrá a disposición de las diversas Administraciones Públicas, un sistema automatizado de remisión y gestión telemática para la publicación de los anuncios de notificación en el mismo previstos en el artículo 44 de esta Ley y en esta disposición adicional. Dicho sistema, que cumplirá con lo establecido en esta Ley, y su normativa de desarrollo, garantizará la celeridad de la publicación, su correcta y fiel inserción, así como la identificación del Órgano remitente.

2. En aquellos procedimientos administrativos que cuenten con normativa específica, de concurrir los supuestos previstos en el artículo 44 de esta Ley, la práctica de la notificación se hará, en todo caso, mediante un anuncio publicado en el Boletín Oficial del Estado, sin perjuicio de que previamente y con carácter facultativo pueda realizarse en la forma prevista por dicha normativa específica".

2. El funcionamiento, la gestión y la publicación en el TESTRA¹⁸⁰² se hará conforme a lo dispuesto en la normativa de protección de datos de carácter personal¹⁸⁰³ y en la de acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos.

Artículo 93. Clases de procedimientos¹⁸⁰⁴ sancionadores¹⁸⁰⁵.

1. Notificada la denuncia, ya sea en el acto o en un momento posterior¹⁸⁰⁶, el denunciado dispondrá de un plazo de **veinte días naturales para realizar el pago voluntario**¹⁸⁰⁷ con

¹⁸⁰² La DGT en su página web señala que los ciudadanos tienen acceso libre y gratuito al Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico, sin necesidad de utilizar certificado digital ni DNI electrónico y que ofrece en la sede electrónica del Organismo, un sistema de búsqueda avanzado (mediante DNI, NIE, CIF, matrícula del vehículo...) que permitirá a los ciudadanos localizar si aparecen en los edictos publicados en TESTRA.

Como cualquier persona que acceda al Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico sin certificado digital puede ver datos privados de otras personas, una persona puede solicitar que sus datos de carácter personal no aparezcan públicamente en edictos o documentos de posibles sanciones, solicitando el alta en el servicio de "Lista de Excluidos".

El alta en este servicio supondrá que los datos personales contenidos en los edictos publicados en TESTRA sólo podrán ser visualizados por el propio interesado y por las personas a las cuáles haya autorizado, requiriendo identificación y autenticación mediante certificado digital o DNI electrónico. Si se desea tramitar el alta/baja en dicho servicio de "Lista de Excluidos", puede hacerse también desde la Sede Electrónica utilizando un certificado digital.

Un edicto publicado en TESTRA mantiene el estado de VIGENTE durante 20 días naturales (salvo prórroga por cuestiones extraordinarias). Tras los 20 días naturales se pasará al estado de NO VIGENTE y podrá continuarse el procedimiento, disponiendo el interesado del plazo anunciado para realizar las actuaciones que estime procedentes (pagar, recurrir, reclamar, alegar, etc.). No obstante, el edicto seguirá estando accesible en TESTRA durante un año en estado NO VIGENTE.

¹⁸⁰³ a) Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo y del Consejo de 27 de abril de 2016 relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos; b) La Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, y c) Real Decreto 1720/2007, de 21 de diciembre, por el que se aprueba su Reglamento de desarrollo.

¹⁸⁰⁴ En esta materia, también rige el Real Decreto 320/1994, de 25 de febrero (Reglamento de procedimiento sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial).

¹⁸⁰⁵ Una vez notificada la denuncia existen dos procedimientos para que se convierta en sanción: el procedimiento abreviado y el procedimiento ordinario, aunque sorprende que en el artículo que se ocupa de las clases de procedimientos sancionadores sólo se haga una referencia al procedimiento sancionador abreviado.

El infractor elige el tipo de procedimiento. Tras su decisión, será la Administración la que tenga que obrar de acuerdo con el tipo elegido.

Abreviado. Si se paga en 20 días naturales y no se presentan alegaciones

- Descuento del 50% del importe de la multa.
- No se pueden formular alegaciones y finaliza el procedimiento sin necesidad de dictar resolución expresa.
- Se agota la vía administrativa al día siguiente del pago.
- La sanción no se computa como antecedente, salvo que tenga pérdida de puntos.
- Los puntos se descuentan al día siguiente y si tardasen algunos días en descontarse tendría efecto el descuento desde el día siguiente a la firmeza de la sanción.
- No es válido para infracciones muy graves y aquellas referidas a inhibidores de radar.

Ordinario. Notificada la denuncia, se pueden presentar alegaciones, pero no hay descuentos.

- Si no se ha producido la detención del vehículo debe identificarse al conductor en 15 días naturales.
- Si no hay alegaciones ni se paga, la sanción se hace firme a los 30 días y pasa a la vía ejecutiva (Hacienda).

¹⁸⁰⁶ Siempre se debe conservar el boletín de denuncia o la carta de iniciación ya que la fecha de notificación es esencial para formular alegaciones y controlar la validez y vigencia del procedimiento y controlar su caducidad.

¹⁸⁰⁷ El pago de las sanciones que se encuentren en período voluntario de pago podrá efectuarse:

- Al agente, con tarjeta o en metálico.
- En las sucursales de la Caixa (Caixabank).
- Con tarjeta de crédito o débito (Visa, Mastercard o Maestro).
- En las Oficinas de Correos.
- En las Jefaturas Provinciales y Locales de Tráfico, con tarjeta de débito o de crédito (desde 04.03.2013)

reducción de la sanción de multa¹⁸⁰⁸, o para formular las alegaciones y proponer o aportar las pruebas que estime oportunas.

En el supuesto de que no se haya producido la detención del vehículo¹⁸⁰⁹, el titular, el arrendatario a largo plazo o el conductor habitual, en su caso, **dispondrán de un plazo de veinte días naturales para identificar al conductor** responsable de la infracción, contra el que se iniciará el procedimiento sancionador¹⁸¹⁰. Esta identificación se efectuará por medios telemáticos si la notificación se hubiese realizado a través de la Dirección Electrónica Vial (DEV).

Si se efectúa el pago de la multa en las condiciones indicadas en el párrafo primero¹⁸¹¹, se seguirá el **procedimiento sancionador abreviado** y, en caso de no hacerlo, el procedimiento sancionador ordinario.

2. El procedimiento sancionador abreviado no será de aplicación a las infracciones previstas en el **artículo 77, h), j), n), ñ), o), p), q), r), s) y t)**¹⁸¹².

• A través de Internet: www.dgt.es o del 060 si se hace por pago telefónico.

• Mediante transferencia bancaria desde el extranjero.

¹⁸⁰⁸ Aunque lo aclare en el punto 2, no estaría mal que hubiese añadido “en los casos así previstos por la ley”. No parece permitir que una persona no quiera acogerse a la reducción de la multa, es decir, que esta reducción es siempre automática y no depende de la voluntad de las partes.

¹⁸⁰⁹ Tendría que aclarar que la detención es por orden de los agentes con el fin de notificar al conductor de la infracción cometida y no por necesidades del tráfico.

¹⁸¹⁰ La redacción es inadecuada señala que se debe identificar al conductor responsable de la infracción en todos los casos. El texto mejoraría si indicase: “El titular del vehículo, si no lo estuviese conduciendo en el momento de la presunta infracción, deberá identificar al conductor...” ya que no hay que identificar al conductor cuando coincide con el titular del vehículo. En ese caso se pueden presentar alegaciones o proceder al pago de la sanción sin identificarse de nuevo.

Lo curioso es que, si el titular identifica al conductor y éste niega serlo, queda la duda. Así el juez de Instrucción número 13 de Madrid ha archivado un caso contra el dueño de un vehículo cazado circulando a 154 km/h en un tramo limitado a 60 por hora en la M-30 de la capital al no haber sido posible identificar al conductor del coche infractor. Los investigados eran una pareja que se acusaba mutuamente de conducir el vehículo. Por tanto, el juez no ha podido atribuirle el delito a ninguno de los dos implicados, ya que la única prueba contra ellos era una fotografía captada por un radar fijo. Los hechos se produjeron el 26 de marzo de 2022 y la única prueba era la fotografía, ya que el vehículo no fue interceptado para identificar al conductor. La defensa alegó que “Nos encontramos ante la falta de indicios incriminatorios por falta de atribución del elemento principal de la conducción a uno de los investigados. Pudiendo haber incluso conducido el vehículo un tercero”. El Juzgado determinó que las actuaciones practicadas acreditan que se está ante un supuesto constitutivo de infracción penal, si bien “no existen motivos suficientes para atribuir su perpetración a persona alguna determinada, al no haber sido posible identificar el conductor del vehículo infractor”, por lo que es procedente decretar el sobreseimiento provisional de las actuaciones.

¹⁸¹¹ Es decir, la tramitación del expediente sancionador va a depender de la posición que adopte el denunciado ya que de su decisión dependerá que la tramitación de ese expediente sancionador se efectúe por el procedimiento sancionador ordinario o por el procedimiento sancionador abreviado.

¹⁸¹² h) Conducir vehículos que tengan instalados inhibidores de radares o cinemómetros o cualesquiera otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico.

j) Incumplir el titular o el arrendatario del vehículo con el que se haya cometido la infracción la obligación de identificar verazmente al conductor responsable de dicha infracción, **cuando sean debidamente requeridos** para ello en el plazo establecido. En el supuesto de las empresas de alquiler de vehículos sin conductor la obligación de identificar se ajustará a las previsiones al respecto del artículo 11 (obligación de identificar al conductor).

n) Realizar en la vía obras sin la autorización correspondiente, así como la retirada, ocultación, alteración o deterioro de la señalización permanente u ocasional.

ñ) No instalar la señalización de obras o hacerlo incumpliendo la normativa vigente, poniendo en grave riesgo la seguridad vial.

o) Incumplir las normas que regulan las actividades industriales que afectan de manera directa a la seguridad vial.

3. El incumplimiento de la obligación de asegurar el vehículo que se establece en la normativa sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor¹⁸¹³, podrá sancionarse conforme **a uno de los dos procedimientos sancionadores**¹⁸¹⁴ que se establecen en esta ley¹⁸¹⁵.

p) Instalar inhibidores de radares o cinemómetros en los vehículos o cualesquiera otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico.

q) Incumplir las normas sobre el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de enseñanza y formación y de acreditación de los centros de reconocimiento de conductores autorizados o acreditados por el Ministerio del Interior o por los órganos competentes de las comunidades autónomas, que afecten a la cualificación de los profesores o facultativos, al estado de los vehículos utilizados en la enseñanza, a elementos esenciales que incidan directamente en la seguridad vial, o que supongan un impedimento a las labores de control o inspección.

r) Causar daños a la infraestructura de la vía, o alteraciones a la circulación debidos a la masa o a las dimensiones del vehículo, cuando se carezca de la correspondiente autorización administrativa o se hayan incumplido las condiciones de la misma, con independencia de la obligación de la reparación del daño causado.

¹⁸¹³ Véase el art. 2 Real Decreto Legislativo 8/2004 sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (BOE núm. 267, de 5 de noviembre); Real Decreto 1507/2008 Reglamento sobre la responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (BOE núm. 222, de 13 de septiembre) y Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de septiembre, relativa al seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (DOUE núm. L 263, de 7 de octubre).

¹⁸¹⁴ Procedimiento abreviado y procedimiento ordinario, art. 94 y 95 de esta ley (TRLTSV). Vemos que no se considera delito circular sin seguro. No obstante, el conductor (titular o no del vehículo) será el responsable de los daños que se causen a otras personas o vehículos por conducir sin el seguro obligatorio siempre que fuese culpa suya y tendrá que responder de sus actos tanto civil como penalmente.

¹⁸¹⁵ La DGT, en su Instrucción 08V-77; S-101, de 23 de septiembre de 2008, establece cual será el procedimiento de actuación de los Agentes encargados de la vigilancia del tráfico, así como el de las Jefaturas Provinciales de Tráfico, ante las denuncias por no acreditar la vigencia del seguro:

"En todos aquellos casos que sea posible, el Agente de la Autoridad consultará el Registro de Vehículos al objeto de verificar la existencia o no del seguro obligatorio. En el supuesto que conste la tenencia y vigencia del seguro obligatorio, se entenderá cumplida la acreditación, no exigiéndose por tanto justificante alguno. En todos aquellos casos en que no sea posible realizar la consulta al Registro de Vehículos, o consultado este no conste la existencia de seguro o no esté vigente, se solicitará del conductor el recibo o justificante que acredite la vigencia del seguro:

- a) En el supuesto de que sea aportado, se entenderá cumplida la obligación.
- b) En aquellos supuestos en que, solicitado el recibo o justificante no se acredite la vigencia del seguro se formulará denuncia por "circular careciendo de seguro obligatorio el vehículo reseñado para cuya conducción se exige...", conforme a lo que en cada caso proceda, según lo previsto en la Guía Codificada de Infracciones de la DGT. La Jefatura de Tráfico que reciba la denuncia, antes de iniciar el procedimiento, deberá realizar una consulta al Registro de Vehículos, para comprobar si el vehículo tenía seguro en vigor en la fecha de la denuncia. En función de la información que conste en el registro, procederá de la siguiente manera:

1. Si el vehículo tenía seguro en vigor, dictará resolución de archivo de la denuncia.
2. Si no consta que el vehículo tuviera seguro en vigor, se enviará la notificación de la denuncia y se indicará al denunciado que debe presentar el justificante de la vigencia del seguro obligatorio ante la Jefatura de Tráfico en el plazo de cinco días, y que se procederá al precinto y depósito del vehículo en caso de incumplimiento de esta obligación.

Acreditado por el denunciado, en el trámite procedimental oportuno, que el vehículo tenía seguro en vigor en la fecha de la denuncia, se dictará resolución de sobreseimiento del procedimiento".

La Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre (DOUE núm. L 263, de 7 de octubre), en su artículo 27 establece que: "Los Estados miembros determinarán el régimen de sanciones aplicable en caso de incumplimiento de las disposiciones nacionales aprobadas en aplicación de la presente Directiva y adoptarán cuantas medidas resulten necesarias para garantizar la aplicación de dichas disposiciones. Las sanciones que se establezcan deberán ser efectivas, proporcionadas y disuasorias".

Ver igualmente el Escrito Directriz UON-SAR 13/01, de 19 de junio de 2013, de la DGT, sobre "Tramitación de Expedientes sancionadores y Resolución de Recursos en materia de Seguro Obligatorio de Automóviles".

4. Además de en los registros, oficinas y dependencias previstos en la normativa de procedimiento administrativo común¹⁸¹⁶, **las alegaciones¹⁸¹⁷, escritos y recursos que se deriven de los procedimientos sancionadores en materia de tráfico podrán presentarse en los registros, oficinas y dependencias expresamente designados en la correspondiente denuncia o resolución sancionadora.**

Cuando se presenten en los registros, oficinas o dependencias no designados expresamente, éstos los remitirán a los órganos competentes en materia de tráfico a la mayor brevedad posible.

¹⁸¹⁸ (Recurso para rectificar errores materiales, de hecho o aritméticos).

¹⁸¹⁹ (Recurso por defecto de forma).

Artículo 94. Procedimiento sancionador abreviado¹⁸²⁰.

¹⁸¹⁶ Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas en su artículo 16.4) determina cuales son los registros, oficinas o dependencias en las que se pueden presentarse las alegaciones, escritos o recursos, al establecer que "Los documentos que los interesados dirijan a los órganos de las Administraciones Públicas podrán presentarse: a) En el registro electrónico de la Administración u Organismo al que se dirijan, así como en los restantes registros electrónicos de cualquiera de los sujetos a los que se refiere el artículo 2.1; b) En las oficinas de Correos, en la forma que reglamentariamente se establezca; c) En las representaciones diplomáticas u oficinas consulares de España en el extranjero; d) En las oficinas de asistencia en materia de registros; e) En cualquier otro que establezcan las disposiciones vigentes".

¹⁸¹⁷ No existen atenuantes en el procedimiento sancionador, pero eso no impide que se pueda alegar que se cometió una infracción para evitar un daño superior, como es el caso de subirse a una acera para evitar un atropello.

¹⁸¹⁸ El art. 109 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, señala: "2. Las Administraciones Públicas podrán, asimismo, rectificar en cualquier momento, de oficio o a **instancia de los interesados**, los errores materiales, de hecho o aritméticos existentes en sus actos". Por ejemplo, una errata en la fecha o en la matrícula del vehículo, o una precisión insuficiente al especificar el modelo del mismo. Como señala este apartado algunos errores pueden ser subsanados por la Administración y no constituirán motivo suficiente para desestimar la denuncia.

¹⁸¹⁹ Hay algunos errores que no admiten rectificación por parte de la Administración, y pueden conllevar la anulación de la multa:

- Si no se especifica la matrícula ni el tipo de vehículo.
- Cuando la matrícula que se observa en la fotografía no coincide con la del vehículo denunciado.
- Si la calidad de la imagen no permite identificar con claridad la matrícula del vehículo.
- Cuando no se detallan suficientemente los hechos acontecidos que motivan la sanción.
- Si el hecho denunciado no coincide con la infracción.

Otros motivos que pueden servir de base para la anulación incluyen, por ejemplo, errores en los márgenes de velocidad de un radar; que la multa haya caducado (la DGT tiene un plazo de tres meses para las infracciones leves y de seis para las graves y muy graves); o que, si la notificación no se entrega al momento, sino que se recibe por correo (tiene que ser certificado), no vaya precedida o acompañada de un formulario para identificar al conductor del vehículo en el momento de la infracción.

El art. 48 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, señala: "2. el defecto de forma sólo determinará la anulabilidad cuando el acto carezca de los requisitos formales indispensables para alcanzar su fin o dé lugar a la indefensión de los interesados".

¹⁸²⁰ No existe tal procedimiento ya que no se realiza ningún trámite en él. De las fases del procedimiento sólo existe la iniciación, normalmente mediante el boletín de denuncia.

Ahora los conductores reciben a través del agente o del cartero un documento que supone, en realidad, para la mayoría de ellos, el reconocimiento de una deuda con la administración, que se salda con el pronto pago para evitar los riesgos de un recurso en vía administrativa.

La Ley 18/2009, por la que se modifica la LTSV en materia sancionadora, en su exposición de motivos señala, inspirándose en los "juicios rápidos" en el ámbito penal: "Se trata ahora de ofrecer al infractor la posibilidad de suscribir un pacto con la Administración sancionadora que le permita cumplir rápidamente el castigo impuesto a cambio de una rebaja sustantiva en éste".

Una vez realizado el pago voluntario¹⁸²¹ de la multa, ya sea en el acto de entrega de la denuncia¹⁸²² **o dentro del plazo de veinte días naturales**¹⁸²³ contados desde el día siguiente al de su notificación¹⁸²⁴, **concluirá el procedimiento sancionador**¹⁸²⁵ con las siguientes consecuencias:

a) La reducción del 50 por ciento del importe de la sanción¹⁸²⁶.

En Estados Unidos, en el procedimiento penal, muchas personas de condición humilde o simplemente porque carecen de recursos económicos, se declaran culpables aconsejadas por el abogado de oficio, aún a sabiendas que son inocentes, para evitar la maquinaria procesal.

Lo mismo sucede, en aquel país, en los procesos civiles cuando existe derecho a una indemnización ya que de 780.000 casos anuales que se presentan ante los Tribunales, sólo unos 12.000, el 1,5%, llegan a un veredicto, los demás alcanzan un pacto de conformidad [diálogo en la película Acción Civil / A Civil Action, 1998] de Steven Zaillian].

Como curiosidad y para que veamos que esto viene de antiguo en nuestra cultura, recordemos que, en 1882, Carlo Collodi creó el personaje de Pinocho. En una escena del cuento, Pinocho es condenado a la cárcel siendo inocente y para poder salir de la prisión se declara culpable.

Este es el riesgo que se corre con este tipo de procedimiento en el terreno de la sanción administrativa, ya que, aun teniendo razón, al conductor le puede convenir aceptar la sanción para evitar recursos que suponen molestias y tiempo y que si finalizan en el juzgado suponen gastos adicionales. Y ya se sabe que acudir al juzgado por una multa de poca cuantía le puede salir al ciudadano más caro el collar que el perro.

¹⁸²¹ Esta ley (TRLTSV) **no contempla** la posibilidad de aplazamiento o fraccionamiento del importe de la multa.

¹⁸²² *Debiera añadir “por parte del agente” ya que la entrega de la denuncia también la puede efectuar el cartero, al notificarlo, en el domicilio del interesado y sin embargo éste no puede pagarle la multa.*

¹⁸²³ *Se pretende dar más agilidad al sistema, de forma que se acerque al funcionamiento de los **juicios rápidos**. Hasta ahora un conductor que arroja una tasa de alcoholemia considerada delito (>0,60 miligramos de alcohol por litro de aire espirado) es condenado en sólo unas horas; pero si esa tasa está por debajo de este nivel y no presenta síntomas, al ser una infracción administrativa, el proceso hasta que la sanción es firme, podía tardar varios meses. El Gobierno consideró que acortar el tiempo entre la infracción y el reproche social mejoraría sustancialmente la seguridad vial.*

¹⁸²⁴ **Se ofrece al infractor la posibilidad de terminar el expediente sancionador si abona la sanción antes del plazo de 20 días desde su notificación.** *En las denuncias formuladas por el Agente, el plazo comienza al día siguiente de serle entregada la denuncia, al tener está valor de notificación. En el caso de las denuncias formuladas por correo postal (ej. denuncias provenientes de los radares fijos), desde la recepción de la notificación por el infractor. En el supuesto de denuncias notificadas a través de la Dirección Electrónica Vial, el plazo comienza tras el acceso a la misma por parte del infractor.*

¹⁸²⁵ *En el procedimiento abreviado no se aclara si la renuncia a formular alegaciones por acogerse al pago voluntario de la multa afecta también a la posibilidad de formular alegaciones sobre la pérdida parcial de puntos. La ley tampoco aclara si se pueden detraer puntos de un permiso cuyo saldo se ha agotado, y si esos puntos negativos cuya detracción correspondería a hechos anteriores se pueden aplicar a permisos obtenidos con posterioridad, después de haber estado seis meses sin conducir (tres en el caso de profesionales), y haber superado las correspondientes pruebas.*

Tampoco aclara las consecuencias que tiene el que un ayuntamiento no comunique en plazo al Registro de Infractores la firmeza de una sanción con pérdida de puntos.

También se echa de menos conocer quien tiene la capacidad revisora de las anotaciones registrales respecto a una actuación errónea o arbitraria de la administración.

¹⁸²⁶ *Esta reducción ha tenido un enorme “éxito” para la Administración. En 2014, según un informe de la DGT, en el territorio en que tiene competencias en materia de tráfico, sólo se recurrieron el 1,15% de las sanciones y de esos recursos sólo al 11,87% de los sancionados se les dio la razón a sus alegaciones.*

Nota: Los datos de recursos, ofrecidos por la DGT a mediados de noviembre de 2015, no han contabilizado las alegaciones presentadas en fase de instrucción. Además, la información no recogió sólo datos de 2015, ya que existían recursos presentados que aún no habían sido resueltos.

- b) La renuncia a formular alegaciones.** En el caso de que se formulen se tendrán por no presentadas¹⁸²⁷.
- c) La terminación del procedimiento,** sin necesidad de dictar resolución expresa, el día en que se realice el pago¹⁸²⁸.
- d) El agotamiento de la vía administrativa**¹⁸²⁹ siendo recurrible¹⁸³⁰ únicamente¹⁸³¹ ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo¹⁸³².
- e) El plazo para interponer el recurso contencioso-administrativo** se iniciará el día siguiente a aquél en que tenga lugar el pago.
- f) La firmeza de la sanción en la vía administrativa desde el momento del pago**¹⁸³³, produciendo plenos efectos desde el día siguiente.

¹⁸²⁷ Esta ley (TRLTSV) establece la incompatibilidad del pago con bonificación con la presentación de alegaciones. Esto supone consumir un "chantaje legal" ya que se reduce la multa un 50% si no se presentan alegaciones y si se presentan se envían a la papelera.

El denominado "pago con reducción" ofrece una cara "amistosa" al ciudadano, pero jurídicamente deja mucho que desear en cuanto que se construye sobre la renuncia a un derecho constitucional (art. 105.c) de la Constitución): el derecho a audiencia de los interesados como hito fundamental de todo procedimiento administrativo y –por tanto- a formular alegaciones, especialmente en aquellos procedimientos con carácter sancionador que limitan bienes o derechos (importe monetario y vigencia del permiso de conducir) a los ciudadanos.

¹⁸²⁸ Esto supone que si un conductor es sancionado con una multa inferior a la que le corresponde y quiere beneficiarse del error de la Administración, debe proceder al pago con descuento ya que así se acaba el procedimiento y la Jefatura Provincial de Tráfico no podrá hacer una rectificación del importe de la multa.

¹⁸²⁹ Puede darse el caso de que dos denuncias por infracciones idénticas, con el mismo vehículo y en el mismo lugar, cometidas en dos momentos distintos, a una se le aplique el descuento y la otra no se tenga que pagar por haber recurrido y obtenido sentencia favorable.

¹⁸³⁰ No ha habido un acto expreso por parte de la Administración por lo que es difícil saber lo que se va a recurrir. Se supone que es contra un acto "tácito" de la administración y es más que discutible la firmeza de la "resolución" administrativa tras el pago con reducción, ya que no se respeta el principio jurídico de que "el que instruye no puede juzgar".

En este caso se ha conseguido mejorar la seguridad vial perjudicando la seguridad jurídica.

¹⁸³¹ En el procedimiento abreviado queda excluido expresamente el recurso de reposición.

¹⁸³² La jurisdicción contencioso administrativa tiene una naturaleza esencialmente revisora de la actuación administrativa previa. El fundamento constitucional de esta característica revisora se encuentra en el artículo 106 de la Constitución cuando establece que los Tribunales controlan la legalidad de la actuación administrativa.

Véase la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa.

En cualquier caso, son escasísimos los expedientes que en vía administrativa terminan con un reconocimiento de las alegaciones presentadas por los denunciados conllevando la retirada de la sanción. Generalmente se desestima el recurso correspondiente, con escasa motivación y se indican los medios de pago, advirtiendo sobre el inminente procedimiento de apremio para el caso de no hacerse efectivo. Y se finaliza informando al sancionado de la posibilidad de acudir a los Juzgados de lo Contencioso Administrativo, aunque sin mencionar el desembolso económico que esto le va a suponer: esto es, que si acude a esta vía -que es la única que le queda-, al administrado se le pueden aplicar los dichos de que le va a costar más el collar que el perro o que las flores le van a costar más que el vestido de novia, ya que los costes de acudir a los tribunales suelen superar el coste de la sanción.

¹⁸³³ Esta ley (TRLTSV) establece que el pago provoca la firmeza de la sanción y así por ejemplo comienza a partir del día siguiente el plazo de 2 años (o 3 años, si hubiese cometido una infracción muy grave) para que a un conductor le vuelvan a aparecer en su historial los doce puntos si en ese período no comete, ninguna infracción que detraiga puntos.

g) La sanción no computará como antecedente en el Registro de Conductores e Infractores del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, siempre que se trate de infracciones graves que no lleven aparejada pérdida de puntos¹⁸³⁴.

Artículo 95. Procedimiento sancionador ordinario¹⁸³⁵.

¹⁸³⁴ Además de tentar al conductor con la reducción del importe de la sanción, si no alega se le "premia" con la ausencia de antecedentes.

La DGT, en su Instrucción 13/S-128 y GE-75, de fecha 21 de febrero de 2013, referida a la "Eliminación de abono de sanciones en metálico en denuncias en carretera", dice: "... dedica varios preceptos al abono de la sanción en el acto de la denuncia, reconociendo el artículo 94 del citado texto legal que este pago voluntario en ese momento conlleva, entre otras importantes consecuencias, la reducción del 50% del importe de la sanción de multa y la terminación del procedimiento, sin necesidad de dictar resolución expresa, el día en que se realice el pago.

El derecho del denunciado a un abono inmediato de la sanción no puede circunscribirse hoy a que el mismo tenga que realizarse en metálico, sino que debe ser puesto en relación con la lógica evolución de los sistemas de pago que se vienen consolidando desde hace tiempo en la sociedad, especialmente los sistemas relacionados con tarjetas de crédito y de débito o con el teléfono móvil. En este sentido, los artículos 86.3.a) y 94 del texto legal, se refieren al abono de la sanción en el acto de formularse la denuncia, pero no señalan de forma expresa que este derecho deba ejercitarse con el abono en metálico, sino que la norma lo que exige realmente es disponer de medios de pago que puedan hacer efectivo el derecho a acogerse al procedimiento abreviado.

En estos años, la Dirección General de Tráfico ha puesto en marcha nuevos sistemas de pago que permiten al ciudadano efectuar el abono de la sanción de forma casi inmediata para ejercer su derecho al procedimiento abreviado, como son los pagos con tarjeta de crédito y débito, pago telefónico, pago en sucursal bancaria y pago en oficinas de Correos. Nada obsta pues a que, de forma general, no se admitan abonos de sanción en metálico a los agentes, dando así una solución organizativa a esta cuestión.

Esta prohibición general del abono de las sanciones en metálico en el momento de la denuncia debe ser modulada cuando el infractor no acredite su residencia legal en territorio español. En este caso, y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 87.5 de la Ley de Seguridad Vial, el denunciado viene obligado a realizar un depósito del importe provisional fijado por el agente, y este depósito puede efectuarse mediante tarjeta de crédito, o en metálico. Aunque lo ideal es derivar el pago hacia uno de los sistemas anteriormente descritos, lo cierto es que, para este tipo de infractores, debe quedar por ahora la posibilidad de pago en metálico.

Por lo anteriormente expuesto, se tendrá en cuenta lo siguiente:

1º. Desde el día 25 de febrero de 2013, los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil no admitirán abonos de sanciones en metálico.

2º Queda exceptuado de lo anterior, y por tanto **se seguirán admitiendo pagos en metálico hasta que se disponga de otras alternativas, los supuestos de infractores que no acrediten su residencia en territorio nacional**, por aplicación de lo dispuesto en el artículo 67.4 de la Ley de Seguridad Vial (ahora art. 87.5 de esta ley (TRLTSV)).

¹⁸³⁵ Si el infractor no está de acuerdo con la denuncia formulada, debe optar por el procedimiento ordinario. El infractor dispone de un plazo (20 días) para formular las alegaciones, pruebas o informes que tenga por oportunos. El instructor del expediente también podrá requerir cuantas pruebas tenga por oportuno, al objeto de decidir su resolución del mejor modo posible. Finalmente, la autoridad sancionadora dictará resolución confirmando o denegando la denuncia formulada. Dictada la resolución, ésta es firme una vez notificada al infractor, detrayéndose, si procede, por tanto, los puntos y debiendo proceder al pago (sin reducción) en el plazo de quince días. De no hacerlo, se remitirá a la vía ejecutiva para su exacción en vía de apremio.

1. **Notificada la denuncia, el interesado dispondrá de un plazo de veinte días naturales para formular las alegaciones¹⁸³⁶ que tenga por conveniente y proponer o aportar las pruebas¹⁸³⁷ que estime oportunas.**
2. **Si las alegaciones formuladas aportasen datos nuevos o distintos¹⁸³⁸ de los constatados por el agente denunciante, y siempre que se estime necesario por el instructor, se dará traslado de aquéllas al agente para que informe en el plazo de quince días naturales¹⁸³⁹.**

En todo caso, el instructor podrá acordar que se practiquen las pruebas que estime pertinentes para la averiguación y calificación de los hechos y para la determinación

¹⁸³⁶ Si el afectado por una sanción no está de acuerdo con la misma y ha optado por presentar alegaciones, la resolución sancionadora puede anular la sanción o bien confirmarla. En este caso, podría implicar la retirada de puntos. Los puntos se anotarían en el Registro de Conductores e Infractores al día siguiente de notificarse la resolución sancionadora.

Contra una resolución confirmatoria se puede interponer recurso de reposición, aunque no se suspende su ejecución.

Al no existir recurso de alzada, si no hay resolución expresa en el plazo de un mes se da por finalizada la vía administrativa y se puede recurrir en la vía contencioso administrativa.

¹⁸³⁷ La prueba en el procedimiento administrativo se encuentra regulada en los Art. 77-78 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, preceptos que establecen, entre otras cuestiones, que los hechos relevantes para la decisión de un procedimiento podrán acreditarse por cualquier medio de prueba admisible en derecho y que ésta se valorará según los criterios de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil. El período de tiempo existente para aportar pruebas, es el mismo que para formular alegaciones, 20 días naturales.

El art. 299 de esta última ley dedicado a los medios de prueba, dispone:

“1. Los medios de prueba de que se podrá hacer uso en juicio son:

- 1.º Interrogatorio de las partes.
- 2.º Documentos públicos.
- 3.º Documentos privados.
- 4.º Dictamen de peritos.
- 5.º Reconocimiento judicial.
- 6.º Interrogatorio de testigos.

2. También se admitirán, conforme a lo dispuesto en esta Ley, los medios de reproducción de la palabra, el sonido y la imagen, ...”

Estas pruebas son limitadas, esto es, se tienen que aportar solo aquellas pruebas que sean necesarias o relevantes para el procedimiento y esclarecedoras de los hechos. En caso contrario pueden ser inadmitidas y estaríamos ante las llamadas pruebas impertinentes que son aquellas que no tienen relación con los hechos y no influyen en la decisión final.

¹⁸³⁸ Esto supone el derecho a utilizar medios de prueba pertinentes para su defensa.

¹⁸³⁹ El art. 80 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, establece respecto a la emisión de informes que:

1. Salvo disposición expresa en contrario, los informes serán facultativos y no vinculantes.
2. Los informes serán emitidos a través de medios electrónicos y de acuerdo con los requisitos que señala el artículo 26 en el plazo de diez días, salvo que una disposición o el cumplimiento del resto de los plazos del procedimiento permita o exija otro plazo mayor o menor (En este caso 15 días).
3. De no emitirse el informe en el plazo señalado, y sin perjuicio de la responsabilidad en que incurra el responsable de la demora, se podrán proseguir las actuaciones salvo cuando se trate de un informe preceptivo, en cuyo caso se podrá suspender el transcurso del plazo máximo legal para resolver el procedimiento en los términos establecidos en la letra d) del apartado 1 del artículo 22.

El informe emitido fuera de plazo podrá no ser tenido en cuenta al adoptar la correspondiente resolución.

de las posibles responsabilidades. La denegación de la práctica de las pruebas **deberá ser motivada**¹⁸⁴⁰, dejando constancia en el procedimiento sancionador¹⁸⁴¹.

3. **Concluida la instrucción del procedimiento sancionador, el órgano instructor elevará propuesta de resolución**¹⁸⁴² al órgano competente para sancionar **para que dicte la resolución**¹⁸⁴³ que proceda. **Únicamente se dará traslado de la propuesta al interesado, para que pueda formular nuevas alegaciones en el plazo de quince días naturales**, si figuran en el procedimiento sancionador o se han tenido en cuenta en la resolución otros hechos u otras alegaciones y pruebas diferentes a las aducidas por el interesado.
4. **Si el denunciado no formula alegaciones ni abona el importe de la multa en el plazo de veinte días naturales siguientes al de la notificación de la denuncia, ésta surtirá el efecto de acto resolutorio del procedimiento sancionador en los siguientes casos:**
 - a) **Infracciones leves en todos los casos.**
 - b) **Infracciones graves que no supongan la detracción de puntos cuya notificación no se haya podido efectuar en el acto de la denuncia.**
 - c) **Infracciones graves y muy graves cuya notificación se efectuase en el acto de la denuncia, supongan o no la detracción de puntos.**

En estos supuestos, la sanción podrá ejecutarse transcurridos treinta días naturales desde la notificación de la denuncia¹⁸⁴⁴.
5. La terminación del procedimiento pone fin a la vía administrativa¹⁸⁴⁵ y la sanción se podrá ejecutar desde el día siguiente al transcurso de los **treinta días antes indicados**.

Artículo 96. Recursos en el procedimiento sancionador ordinario¹⁸⁴⁶.

¹⁸⁴⁰ El órgano instructor, teniendo discrecionalidad para acordar la práctica o denegación de la prueba, ha de motivar su inadmisión, puesto que el no hacerlo provocaría indefensión en el interesado. La jurisprudencia en varias sentencias es unánime en la necesidad de motivar la denegación de la prueba.

¹⁸⁴¹ El Reglamento del Procedimiento Sancionador en materia de Tráfico, en su art. 13.1 fija el periodo de prueba, en un plazo no superior a treinta días ni inferior a diez.

¹⁸⁴² Así pues, en el procedimiento ordinario podría darse informe del agente denunciante, práctica de prueba, propuesta de resolución, con o sin alegaciones ante ella, y resolución expresa del órgano sancionador. Recordemos que, si no se han presentado alegaciones en la iniciación, no habrá propuesta de resolución, pues la incoación tendrá carácter de resolución directa.

¹⁸⁴³ La resolución es el acto que finaliza el procedimiento sancionador y puede ser absolutoria cuando se tienen en cuenta las alegaciones y las pruebas y condenatoria cuando se desestiman aquellas.

La Ley 39/2015 de Procedimiento administrativo establece en su art. 76 que **las alegaciones serán tenidas en cuenta por el órgano competente** al redactar la correspondiente propuesta de resolución.

Lamentablemente, demasiadas veces, la DGT contesta a las alegaciones con una resolución estándar que utiliza para infinidad de casos semejantes sin hacer la más mínima referencia a las alegaciones presentadas.

Se limita a indicar: "(...) no habiéndose aportado al expediente documentación suficiente que permita poner en discusión las evidencias referidas a la contestación de los hechos (...)” y de esa forma da por buena la resolución.

¹⁸⁴⁴ Eso supone que, si el denunciado no hace nada, al cabo de un mes desde que le entregaron en mano la denuncia ya se puede ejecutar la sanción. Es decir, no tienen que transcurrir 20 días y luego 30 días adicionales.

¹⁸⁴⁵ Procede el recurso de reposición en el procedimiento ordinario calificado como sumario, que en el procedimiento abreviado queda expresamente excluido.

¹⁸⁴⁶ Los principales motivos de recurso son: a) Que la fotografía no sea válida por no verse bien el vehículo y la matrícula, o por no verse la velocidad a la que presuntamente se circulaba o por no figurar el modelo de radar; b) Que el radar, la cámara de foto-rojo asociada a un semáforo no tengan actualizado su certificado de homologación o esté sometida a control metrológico del Estado o el alcoholímetro carezca del certificado de verificación del correcto estado de funcionamiento; c) Que la administración no cumpla los plazos de notificación o que haya caducado o prescrito la multa; y d) Que haya defectos en la notificación, e) cantidad de fotos insuficiente, ya que

1. La resolución sancionadora pondrá fin a la vía administrativa y la sanción se podrá ejecutar desde el día siguiente a aquel en que se notifique al interesado, produciendo plenos efectos, o, en su caso, una vez haya transcurrido el plazo indicado en el artículo 95.4.
2. **Contra las resoluciones sancionadoras¹⁸⁴⁷, podrá interponerse recurso de reposición¹⁸⁴⁸**, con carácter potestativo, en el **plazo de un mes** contado desde el día siguiente al de su notificación.

deben ser 2 en el caso del radar y espaciadas en el tiempo, así como a distinta distancia física, y cuatro fotos en el caso de foto-rojo, ya que se requiere más especificidad. Las condiciones de ambos dispositivos se recogen en la Orden ICT/155/2020, de 7 de febrero, por la que se regula el control metrológico del Estado de determinados instrumentos de medida (con vigencia desde el 24.08.2020). En el Apéndice 1, el apartado 1.15) indica que: "Un cinemómetro combinado con sistema de vigilancia para la fase roja de semáforo (foto-rojo) funcionará como foto-rojo solo cuando se encuentre en la fase roja y cambiará automáticamente para funcionar como cinemómetro cuando no lo esté". Aunque, ese mismo apartado señala que los dispositivos foto-rojo pueden no tener asociada la función de medida de velocidad y en ese caso deben respetar la Norma UNE 199142-1.

La sentencia número 18/2020 del Juzgado de lo Contencioso-Administrativo 3 de Valladolid, anuló una sanción de 200 € a una conductora por saltarse supuestamente un semáforo en rojo y ser captada por una cámara foto-rojo. El juez reprochó al Ayuntamiento que ignore otros pronunciamientos judiciales previos y que, como titular del dispositivo de captación de imágenes, siga sin colocar los paneles que informan a los usuarios de la vía de la existencia de las cámaras con la colocación de un cartel informativo en un lugar suficientemente visible. El magistrado también mantuvo que las fotos obtenidas con dichos dispositivos no tienen valor probatorio porque no están sometidas a ningún control metrológico, y sostuvo que los expedientes sancionadores eran vagos, imprecisos y estandarizados, y que las respuestas a las alegaciones de los denunciados eran igualmente inconcretas.

Una sentencia de la Sección 30, de fecha 20.11.2017 de la Audiencia Provincial de Madrid recalca la importancia de documentar adecuadamente los síntomas de conducción bajo la influencia de alcohol o drogas. Así en la prueba de deambulación del afectado nunca se debe reflejar en el boletín de denuncia términos como "un poco" y conviene expresar con claridad "si se tambalea", "si pierde el equilibrio" o si no "mantiene la verticalidad", ya que eso puede generar dudas y conducir a la absolución del acusado.

La agencia EFE en un despacho de 05.09.2022 informa que la titular del Juzgado de lo Penal nº 1 de Huesca ha absuelto a una conductora que dio positivo en alcoholemia, tras arrollar con su coche a una mujer que circulaba en patinete por el interior de una rotonda situada en el casco urbano de la capital oscense, pero que no mostró ante los agentes policiales síntomas de ebriedad. En su sentencia, la magistrada destaca que el Código Penal considera necesario no sólo acreditar la ingesta de bebidas alcohólicas, sino probar al tiempo que su consumo ha influido en la persona, "alternado su destreza o las facultades psicofísicas para la conducción". Recuerda la magistrada en su sentencia que, según la jurisprudencia del Supremo, la sanción penal por circular bajo la influencia del alcohol con una tasa inferior a 0,60 miligramos en el organismo exige acreditar que su consumo ha afectado a la capacidad psicofísica del conductor. Los policías que hicieron en atestado apreciaron que la mujer, cuya primera reacción fue atender a la herida, hablaba "normal, comportamiento educado, capacidad de expresión nerviosa, deambulación normal, mirada con ojos brillantes, rostro de preocupación, además de colaborativa, educada y tranquila, concluyendo que no se encontraba influencia por la ingesta de bebidas alcohólicas".

Y añade que esta influencia no tiene por qué exteriorizarse en una flagrante infracción de las normas de tráfico sino mediante pruebas indirectas a practicar por los agentes a fin de deducir para determinar el grado de afección causado por el alcohol en la persona.

¹⁸⁴⁷ Debiera haber aclarado quienes dictan las resoluciones sancionadoras, o citado el artículo 84 donde habla de quienes son competentes para sancionar.

¹⁸⁴⁸ La Ley 18/2009 de reforma de la LTSV en materia sancionadora suprimió el recurso de alzada. Con la supresión de este recurso, la resolución sancionadora pasa a ser firme desde el día siguiente a su notificación al denunciado. En ese momento se produce ya la detracción de puntos, y el denunciado dispone del plazo de veinte días naturales, desde el día siguiente a su notificación, para abonar la sanción con su importe íntegro antes de que se produzca su remisión a la vía ejecutiva.

Como el recurso de reposición es potestativo se puede acudir con la resolución sancionadora, una vez notificada, directamente a los tribunales.

Dado que el órgano competente para resolver el recurso de reposición es el mismo órgano que dicta la resolución recurrida existen pocas posibilidades de que prospere el recurso.

El recurso se interpondrá ante el órgano que dictó la resolución sancionadora¹⁸⁴⁹, que será el competente para resolverlo.

- 3. La interposición del recurso de reposición no suspenderá la ejecución del acto impugnado ni la de la sanción¹⁸⁵⁰. En el caso de que el recurrente solicite la suspensión de la ejecución, ésta se entenderá denegada¹⁸⁵¹ transcurrido el plazo de un mes desde la solicitud sin que se haya resuelto.**
- 4. No se tendrán en cuenta en la resolución del recurso¹⁸⁵² hechos, documentos y alegaciones¹⁸⁵³ del recurrente que pudieran haber sido aportados en el procedimiento originario¹⁸⁵⁴.**

Aunque esta ley (TRLTSV) no lo especifica, rige supletoriamente lo establecido en el artículo 124.3) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones según el cual: "Contra la resolución de un recurso de reposición no podrá interponerse de nuevo dicho recurso".

Esta ley (TRLTSV), en su intención de acortar los plazos no solo en la tramitación del procedimiento sancionador, sino, igualmente, en la fase de recurso, sustituye el recurso de alzada, con plazo de tres meses de interposición y tres de resolución, por el de reposición con un plazo de un mes en ambas.

¹⁸⁴⁹ El artículo 53 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, señala que los interesados en un procedimiento administrativo tienen derecho a:

"a) A conocer, en cualquier momento, el estado de la tramitación de los procedimientos en los que tengan la condición de interesados; el sentido del silencio administrativo que corresponda, en caso de que la Administración no dicte ni notifique resolución expresa en plazo; el órgano competente para su instrucción, en su caso, y resolución; y los actos de trámite dictados. Asimismo, también tendrán derecho a acceder y a obtener copia de los documentos contenidos en los citados procedimientos".

Desgraciadamente muchos funcionarios no saben o no cumplen sus deberes de proporcionar al ciudadano esta información, incluso alguno dice "y de usted las gracias porque se lo dejo ver" o pretenden cobrar tasas a las que no tiene derecho la Administración sancionadora, perjudicando con ello el derecho de defensa del afectado.

¹⁸⁵⁰ Si bien, en el caso de presentar alegaciones, éstas deben resolverse antes de exigir el pago de la sanción no es el caso en el caso de los recursos ya que en este caso las sanciones son ejecutivas y se pueden cobrar antes de resolver el recurso.

¹⁸⁵¹ En este caso parece de aplicación el art. 108 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, relativo a la posibilidad de suspender la ejecución si ésta puede causar perjuicios de imposible o difícil reparación o si la impugnación se fundamenta en alguna de las causas de nulidad de pleno derecho previstas en el art. 47.1 de dicha Ley.

¹⁸⁵² La posibilidad de que se estime un recurso de reposición es mínima ya que además vimos que no se puede aportar ningún documento nuevo.

¹⁸⁵³ En el artículo 94 que se ocupa del procedimiento abreviado señala que en el caso de que se formulen alegaciones se tendrán por no presentadas, mientras que en éste señala que si se presentan alegaciones: "no se tendrán en cuenta en la resolución del recurso, y, por tanto, da por supuesto que habrá de recaer resolución y ser expresa o de lo contrario se entenderá desestimada por silencio".

Interpuesto el recurso debe resolverse expresamente, aun cuando las alegaciones o pruebas sean de las contempladas en este precepto y, si no existen otras diferentes, por tal motivo, desestimarse.

¹⁸⁵⁴ Es decir, si lo pudo aportar antes de presentar el recurso.

El artículo 125 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas establece, que "Contra los actos firmes en vía administrativa podrá interponerse el recurso extraordinario de revisión ante el órgano administrativo que los dictó, que también será competente para su resolución, cuando concurra alguna de las circunstancias siguientes:

- Que al dictarlos se hubiera incurrido en error de hecho, que resulte de los propios documentos incorporados al expediente.
- Que aparezcan documentos de valor esencial para la resolución del asunto que, aunque sean posteriores, evidencien el error de la resolución recurrida.
- Que en la resolución hayan influido esencialmente documentos o testimonios declarados falsos por sentencia judicial firme, anterior o posterior a aquella resolución.
- Que la resolución se hubiese dictado como consecuencia de prevaricación, cohecho, violencia, maquinación fraudulenta u otra conducta punible y se haya declarado así en virtud de sentencia judicial firme.

5. El recurso de reposición¹⁸⁵⁵ regulado en este artículo se entenderá desestimado¹⁸⁵⁶ si no recae resolución expresa¹⁸⁵⁷ en el plazo de un mes, quedando expedita la vía contencioso-administrativa¹⁸⁵⁸.
6. Contra las resoluciones sancionadoras dictadas por los órganos competentes de las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, así como por los Alcaldes, en el caso de las entidades locales, se estará a lo establecido en los anteriores apartados respetando la competencia sancionadora prevista en su normativa específica¹⁸⁵⁹.

CAPÍTULO V¹⁸⁶⁰

¹⁸⁵⁵ El recurso de reposición puede resolverse de forma expresa o presunta, pues se entenderá desestimado si no recae resolución expresa en el plazo de un mes, quedando expedita la vía contencioso-administrativa. No obstante, si en el plazo de un año desde la iniciación del procedimiento con la denuncia, no se hubiera dictado la resolución sancionadora, se producirá su caducidad y se procederá al archivo de las actuaciones, a solicitud de cualquier interesado, o de oficio, por el órgano competente para dictar resolución.

¹⁸⁵⁶ Aunque esta ley (TRLTSV) no lo especifica rige supletoriamente lo establecido en el art. 124.3) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, según el cual: "Contra la resolución de un recurso de reposición no podrá interponerse de nuevo dicho recurso".

¹⁸⁵⁷ Si existiese resolución expresa también dejaría expedita la vía contencioso-administrativa.

¹⁸⁵⁸ Véase la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa.

¹⁸⁵⁹ El recurso de reposición es un recurso que puede ser administrativo, en este caso, potestativo que se interpone contra actos administrativos cuando no pongan fin a la vía administrativa, siendo interpuesto, con carácter previo y potestativo al recurso judicial contencioso-administrativo o también puede ser judicial, contra providencias y resoluciones judiciales, tales como diligencias de ordenación.

El recurso de reposición puede ser interpuesto, contra cualquier resolución administrativa que ponga fin a la vía administrativa, como sucede en algunos casos, contra actos que emanan de resoluciones por la imposición de sanciones de la Ley de Seguridad Vial, Ley General Tributaria, Ley de Régimen Local, etc...

Con carácter general conforme al artículo 84 de la Ley 39/2015, pondrán fin al procedimiento la resolución, el desistimiento, la renuncia al derecho en que se funde la solicitud, cuando tal renuncia no esté prohibida por el ordenamiento jurídico, y la declaración de caducidad. También producirá la terminación del procedimiento la imposibilidad material de continuarlo por causas sobrevenidas. La resolución que se dicte deberá ser motivada en todo caso.

Una vez concluida la instrucción del procedimiento, y practicada la audiencia al interesado por el órgano correspondiente, el instructor elevará propuesta de resolución al órgano que tenga atribuida la competencia sancionadora para que dicte la resolución que proceda.

En materia de tráfico, tras la modificación de la Ley de Seguridad Vial por medio de la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, se produce una modificación sustancial, pues ahora la terminación del procedimiento pone fin a la vía administrativa y la sanción se podrá ejecutar desde el día siguiente al transcurso de los treinta días posteriores a la notificación de la resolución, si es expresa, al margen de que se interpongan o no recursos contra la misma, mientras que en la situación anterior, la interposición de recurso no agotaba la vía administrativa e impedía la ejecución.

El procedimiento finaliza sin necesidad de dictar resolución, por entenderse como tal la propia denuncia, en el procedimiento abreviado y en el ordinario cuando el denunciado no formula alegaciones ni abona el importe de la multa en el plazo de veinte días naturales siguientes al de la notificación de la denuncia, únicamente cuando se trate de infracciones leves, infracciones graves que no detraigan puntos, e infracciones muy graves cuya notificación se efectuase en el acto de la denuncia.

¹⁸⁶⁰ A través de este Capítulo, se tra(n)sponse al ordenamiento jurídico español la Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2015, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial (DOUE núm. L 68, de 13 de marzo), que se había recogido en la disposición final segunda de la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación.

Intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico¹⁸⁶¹

Artículo 97. Procedimiento para el intercambio transfronterizo de información.

1. Se establece el procedimiento para el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico cuando se cometan con un vehículo matriculado en un Estado miembro de la Unión Europea¹⁸⁶² distinto de aquél en el que se cometió la infracción¹⁸⁶³.
2. El tratamiento de los datos de carácter personal derivado del intercambio transfronterizo de información se efectuará conforme a lo dispuesto en la normativa sobre protección de datos de carácter personal¹⁸⁶⁴.

Artículo 98. Infracciones¹⁸⁶⁵.

El intercambio transfronterizo de información¹⁸⁶⁶ se llevará a cabo sobre las siguientes infracciones¹⁸⁶⁷ de tráfico¹⁸⁶⁸:

- a) Exceso de velocidad¹⁸⁶⁹.

¹⁸⁶¹ No existe todavía un convenio a nivel europeo que permita quitar puntos por infracciones de circulación cometidas en el Espacio Económico Europeo.

¹⁸⁶² Este artículo no es de aplicación a las infracciones cometidas con vehículos de terceros países que no pertenezcan a la Unión Europea, como es el caso de Andorra o San Marino.

¹⁸⁶³ El Considerando 7 de la Directiva señala que “para mejorar la seguridad vial en toda la Unión y garantizar el mismo trato a los conductores infractores, tanto residentes como no residentes, debe facilitarse la aplicación de la normativa con independencia del Estado miembro de matriculación del vehículo. Para ello, debe utilizarse un sistema de intercambio transfronterizo 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, que dé acceso al Estado miembro de la infracción a los datos de matriculación de vehículos del Estado miembro de matriculación”.

¹⁸⁶⁴ a) Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo y del Consejo de 27 de abril de 2016 relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos; b) Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, y c) Real Decreto 1720/2007, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Protección de Datos de Carácter Personal.

¹⁸⁶⁵ EUCARIS, (**EU**ropean **CAR** and driving license **I**nformation **S**ystem), es un sistema que comparte bases de datos nacionales y que permite conectar a las autoridades de tráfico de los diferentes países para que puedan compartir información sobre vehículos y permisos de conducción y otros datos relacionados con el transporte. Su propósito es luchar contra los robos de vehículos, los fraudes en los permisos y facilitar la comunicación de sanciones a conductores extranjeros.

¹⁸⁶⁶ El intercambio se hace sobre los titulares de los vehículos a través de sus placas de matrícula y no sobre los infractores ya que se desconocen. El titular tiene la obligación de identificar al conductor al recibir la carta de información.

Vemos que cuando se detiene al vehículo se actúa sobre el infractor y cuando no es así, se actúa sobre el titular. Un conductor extranjero que exceda la velocidad en España recibirá la notificación en su domicilio con la multa según la normativa española. A su vez, un conductor español que utilice el teléfono móvil al volante mientras conduce, por ejemplo, por Italia, tendrá que asumir la normativa que esté en vigor en dicha materia en el país transalpino.

¹⁸⁶⁷ La Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2015, no armoniza ni la naturaleza de la infracción ni las sanciones.

¹⁸⁶⁸ Vemos que existe un “*numerus clausus*” en las infracciones objeto de intercambio transfronterizo de información, por ello no se realiza el intercambio cuando se trate de estacionamientos indebidos en paradas de autobús, zonas de carga y descarga, estacionamiento reservado para discapacitados, etc. Llama la atención que no está incluida la conducción temeraria o conducir sin luces o si éstas no son adecuadas.

¹⁸⁶⁹ Es muy importante que se unifiquen las sanciones en toda Europa y que incluyan en la normativa a los países que no son miembros de la Unión Europea. Hoy los conductores españoles pueden llevarse grandes sorpresas al

- b) Conducción con tasas de alcohol superiores a las reglamentariamente establecidas.
- c) No utilización del cinturón de seguridad u otros sistemas de retención homologados.
- d) No detención ante un semáforo en rojo o en el lugar prescrito por la señal de «stop».
- e) Circulación por un carril prohibido, circulación indebida por el arcén o por un carril reservado para determinados usuarios.
- f) Conducción con presencia de drogas en el organismo.
- g) No utilización del casco de protección.
- h) Utilización del teléfono móvil o de cualquier otro dispositivo de comunicación durante la conducción cuando no esté permitido.
- i) **El impago de peaje, tasa o precio público, cuando estos fueran exigibles**¹⁸⁷⁰.

Artículo 99. Punto de contacto nacional.

1. Para el intercambio de información los puntos de contacto nacionales de los Estados miembros de la Unión Europea podrán acceder al Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, con el fin de llevar a cabo las indagaciones necesarias para identificar a los conductores de vehículos matriculados en España con los que se hayan cometido en el territorio de dichos Estados las infracciones contempladas en el artículo anterior.
2. El punto de contacto nacional será el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, que podrá acceder, con la finalidad prevista en este capítulo, a los registros correspondientes de los restantes Estados miembros de la Unión Europea¹⁸⁷¹.
3. El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, en su condición de punto de contacto nacional, tendrá las siguientes funciones:
 - a) Atender las peticiones de datos.
 - b) Garantizar el adecuado funcionamiento del sistema de obtención y cesión de datos¹⁸⁷².
 - c) Garantizar la aplicación de la normativa de protección de datos de carácter personal¹⁸⁷³.
 - d) Recabar cuanta información requieran los puntos de contacto nacionales de los demás Estados miembros de la Unión Europea.
 - e) Elaborar los informes completos que deben remitirse a la Comisión **cada dos años desde el 6 de mayo de 2016, respecto de las infracciones relacionadas en las letras**

viajar por Europa. Así en Suiza si un conductor circula a 132 en una autopista limitada a 120, sería sancionado con 150 francos suizos de multa, pero el problema surge cuando no se paga en plazo, que allí es de 60 días, ya que el ilícito administrativo se transforma automáticamente en un ilícito penal. En caso de volver a cometer otra infracción en Suiza sin haber pagado la multa anterior podría suponerle problemas importantes al conductor.

¹⁸⁷⁰ Este apartado entró en vigor el 22.12.2021 mediante la Ley 18/2021.

¹⁸⁷¹ Seguramente debiera decir “del Espacio Económico Europeo”.

¹⁸⁷² Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales.

¹⁸⁷³ a) Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de abril de 2016 relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos; b) Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales c) Real Decreto 1720/2007, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Protección de Datos.

2640

a), b), c), d), e), f), g) y h) del artículo 98¹⁸⁷⁴. Y desde el 19 de abril de 2023, y cada tres años desde esa fecha, respecto de la infracción recogida en la letra i) del artículo 98.

- f) Informar, en colaboración con otros órganos con competencias en materia de tráfico¹⁸⁷⁵, así como con las organizaciones y asociaciones vinculadas a la seguridad vial y al automóvil, a los usuarios de las vías públicas de lo previsto en este título a través de la página web www.dgt.es.

En los **informes completos** al que se refiere la **letra e)** se indicará el número de búsquedas automatizadas efectuadas por el Estado miembro de la infracción, destinadas al punto de contacto del Estado miembro de matriculación, a raíz de infracciones cometidas en su territorio, junto con el tipo de infracciones para las que se presentaron solicitudes y el número de solicitudes fallidas. Incluirán asimismo una descripción de la situación respecto del seguimiento dado a las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial, **o, en su caso, de impago de peajes, tasas o precios públicos**, sobre la base de la proporción de tales infracciones que han dado lugar a cartas de información **o notificaciones**.

4. ¹⁸⁷⁶El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico pondrá a disposición de los puntos de contacto nacionales de los demás Estados miembros los datos disponibles relativos a los vehículos matriculados en España, así como los relativos a sus titulares, conductores habituales o arrendatarios a largo plazo que se indican en el anexo VI.

Artículo 100. Intercambio de datos.

1. El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, salvo que se constate que la petición de datos no es conforme a lo establecido en este capítulo, facilitará a los órganos competentes para sancionar en materia de tráfico los datos relativos al propietario o titular del vehículo con el que se cometió la infracción en territorio nacional con un vehículo matriculado en otro Estado miembro de la Unión Europea, así como los relativos al propio vehículo que se encuentren disponibles en el registro correspondiente del Estado de matriculación, obtenidos a partir de los datos de búsqueda contemplados en el anexo V.

a) Exceso de velocidad.

b) Conducción con tasas de alcohol superiores a las reglamentariamente establecidas.

c) No utilización del cinturón de seguridad u otros sistemas de retención homologados.

d) No detención ante un semáforo en rojo o en el lugar prescrito por la señal de «stop».

e) Circulación por un carril prohibido, circulación indebida por el arcén o por un carril reservado para determinados usuarios.

f) Conducción con presencia de drogas en el organismo.

g) No utilización del casco de protección.

h) Utilización del teléfono móvil o de cualquier otro dispositivo de comunicación durante la conducción cuando no esté permitido.

¹⁸⁷⁵ Esto supone que todas las autoridades con competencia sancionadora en materia de infracciones de tráfico en España (Ayuntamientos, Comunidades Autónomas con competencias transferidas) podrán obtener los datos de vehículos con matrícula extranjera con los que se cometa alguna de las 8 infracciones de tráfico, que figuran en el art. 98, en las vías de su competencia y lo podrán hacer a través de la Jefatura Central de Tráfico que habilita el cauce de comunicación con el resto de Registros europeos de vehículos.

¹⁸⁷⁶ Aquí vuelve a figurar el punto 3 en la publicación en el BOE y tendría que figurar el punto 4.

2. Las comunicaciones de datos se realizarán exclusivamente por medios electrónicos, de acuerdo con las especificaciones técnicas que establezca el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

Artículo 100 bis. Cesión de datos a las entidades responsables de la recaudación de los peajes, tasas, o precios públicos¹⁸⁷⁷.

1. En relación a la infracción prevista en la letra i) del artículo 98, y a los efectos de posibilitar la reclamación de los importes de peajes, tasas o precios públicos no abonados, el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, podrá facilitar a las entidades responsables de recaudar el peaje, tasa o precio público, los datos sobre los posibles responsables de los impagos producidos en territorio nacional, obtenidos mediante el procedimiento de búsqueda contemplado en el anexo V.

Los datos transferidos se limitarán a los estrictamente necesarios para la reclamación del importe de peaje, tasa o precio público adeudado. El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico establecerá a tal fin el oportuno sistema de colaboración con las entidades responsables de la recaudación, para canalizar el suministro de los datos.

2. Los datos facilitados a la entidad cesionaria, solo podrán ser utilizados en el procedimiento de reclamación del importe del peaje, tasa o precio público adeudado, cualquiera que sea la vía de reclamación, debiendo ser suprimidos una vez haya sido recuperado el importe de peaje, tasa o precio público adeudado y, en todo caso, transcurrido un plazo de tres años desde que dichos datos fueran facilitados, salvo que existiera en curso un procedimiento judicial.

En este caso, el procedimiento para la obtención del importe de peaje, tasa o precio público, se ajustará a lo previsto en el artículo 101, siendo la entidad cesionaria la responsable de la ejecución del mismo.

3. El cumplimiento de la orden de pago emitida por la entidad cesionaria, pondrá fin al procedimiento de reclamación del importe del peaje, tasa o precio público impagado.
4. Las comunicaciones de estos datos se realizarán exclusivamente por medios electrónicos, de acuerdo con las especificaciones técnicas que establezca el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

Artículo 101. Notificaciones.

1. A partir de los datos suministrados por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, los órganos competentes para sancionar en materia de tráfico¹⁸⁷⁸ podrán dirigir al presunto autor de la infracción una **notificación en relación a las infracciones previstas en el artículo 98**. A tal efecto, podrán utilizar **los modelos previstos** en el anexo VII.
2. **Las notificaciones se enviarán** al presunto infractor en la lengua del documento de matriculación del vehículo si se tiene acceso al mismo, o en una de las lenguas oficiales del Estado de matriculación¹⁸⁷⁹ en otro caso.

¹⁸⁷⁷ Se añadió por la Ley 18/2021 y entró en vigor el 22.12.2021, es decir, al día siguiente de su publicación. Este artículo versa sobre la cesión de datos a las entidades responsables de la recaudación de los peajes, y su procedimiento.

¹⁸⁷⁸ No estaría de más que añadiese: “del país de la UE donde se haya cometido la infracción”.

¹⁸⁷⁹ La Directiva (UE) 2015/413 establece en su art. 5.3): “En caso de que el Estado miembro de la infracción decida incoar procedimientos derivados de las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial enumeradas en el artículo 2, el Estado miembro de la infracción, con vistas a garantizar el respeto de los derechos

3. Las notificaciones deberán efectuarse personalmente¹⁸⁸⁰ al presunto infractor.

Artículo 102. Documentos.

En los procedimientos sancionadores que se incoen como resultado del intercambio de información previsto en esta disposición¹⁸⁸¹, los documentos¹⁸⁸² que se notifiquen al presunto infractor se enviarán en la lengua del documento de matriculación del vehículo o en uno de los idiomas oficiales del Estado de matriculación¹⁸⁸³.

CAPÍTULO VI

Medidas provisionales¹⁸⁸⁴ y otras medidas

Artículo 103. Medidas provisionales¹⁸⁸⁵.

El órgano competente que haya ordenado la incoación del procedimiento sancionador podrá adoptar mediante acuerdo motivado y en cualquier momento de la instrucción, las

fundamentales, enviará la carta de información en la lengua del documento de matriculación del vehículo, si se tiene acceso al mismo, o en una de las lenguas oficiales del Estado miembro de matriculación"

¹⁸⁸⁰ *No debiera decir "personalmente" ya que parece indicar que si no la recibe "personalmente" no se puede dar por notificada.*

¹⁸⁸¹ *Debería decir "en el artículo 100 de esta Ley".*

¹⁸⁸² *Las notificaciones deben contener igualmente los detalles de la infracción, así como los artículos infringidos de la ley nacional, la sanción, el período de pago y los medios de pago, y la posibilidad de presentar recursos en caso de estar en desacuerdo.*

En Francia está establecido que, en el caso de cometerse la infracción con un vehículo de alquiler sin conductor, el conductor debe pagar, además de la sanción, los gastos administrativos en que incurra la empresa de alquiler.

¹⁸⁸³ *Esto implica que los Estados tienen que contar con formularios en numerosos idiomas en los que puedan poner los datos del titular del vehículo.*

¹⁸⁸⁴ *La ley contempla dos, que son la inmovilización del vehículo (artículo 104) y la retirada y depósito del vehículo (artículo 105).*

¹⁸⁸⁵ *La ley 18/2009 de modificación de la LTSV en materia sancionadora, indica en su exposición de motivos que se cambia el nombre a las "medidas cautelares" que pasan a ser "medidas provisionales" aunque en el artículo 1 y el 111 sigue figurando el término "medidas cautelares".*

medidas provisionales¹⁸⁸⁶ que aseguren la eficacia de la resolución final que pudiera recaer¹⁸⁸⁷.

¹⁸⁸⁶ La ley 18/2009 de modificación de la LTSV en materia sancionadora, tal y como dice su exposición de motivos, revisó en profundidad el tema de las medidas provisionales (antes cautelares) y en la redacción actual no aparece entre dichas medidas la posibilidad de que el agente proceda a la retirada del permiso de conducir, decisión que corresponde al Jefe Provincial de Tráfico en vía administrativa. El procedimiento para declarar la pérdida de vigencia o la suspensión cautelar del permiso o licencia, una vez recibida la copia de la denuncia y el informe motivado del agente figura en los artículos 34 al 39 del Reglamento General de Conductores.

Si el agente considerase que se trata de una infracción penal, el art. 385 bis del Código Penal considera al vehículo como **instrumento del delito** y el art. 764.4) LECrim le permite al juez además de la intervención del vehículo, también la del permiso de conducción, que además comporta el requerimiento al investigado o encausado para que se abstenga de conducir vehículos de motor, en tanto subsista la medida ... permiso y vehículo que ya se le habían incautado de manera preventiva por la Policía Judicial en base al art. 770 LECrim, en el que se señala que "la policía judicial acudirá de inmediato al lugar de los hechos (en caso de que revista caracteres de delito, de acuerdo a lo señalado en el artículo 769) y realizará las siguientes diligencias: "6. Intervendrá, de resultar procedente, el vehículo y retendrá el permiso de circulación del mismo y el permiso de conducir de la persona a la que se impute el hecho". Todo ello puede acabar derivando en una condena con **decomiso del vehículo** de acuerdo al art. 803.ter) LECrim.

El art. 764 LECrim busca asegurar tanto la responsabilidad pecuniaria como la prevención de males mayores. En cambio, el art. 770.6ª) LECrim tiene como objetivo que la policía judicial asegure el instrumento del delito.

Tengamos en cuenta que el art. 4 de la Directiva 2014/42/UE, estable en su apartado 1, lo siguiente: "Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para poder proceder al decomiso, ya sea total o parcial, de los instrumentos y del producto del delito, o de bienes cuyo valor corresponda a dichos instrumentos o producto, previa resolución penal firme condenatoria que podrá ser también resultado de un procedimiento tramitado en ausencia del acusado".

¹⁸⁸⁷ La Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas en su artículo 56 -Medidas provisionales-, dispone:

"1. Iniciado el procedimiento, el órgano administrativo competente para resolver, podrá adoptar, de oficio o a instancia de parte y de forma motivada, las medidas provisionales que estime oportunas para asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer, si existiesen elementos de juicio suficientes para ello, de acuerdo con los principios de proporcionalidad, efectividad y menor onerosidad.

2. Antes de la iniciación del procedimiento administrativo, el órgano competente para iniciar o instruir el procedimiento, de oficio o a instancia de parte, en los casos de urgencia inaplazable y para la protección provisional de los intereses implicados, podrá adoptar de forma motivada las medidas provisionales que resulten necesarias y proporcionadas. Las medidas provisionales deberán ser confirmadas, modificadas o levantadas en el acuerdo de iniciación del procedimiento, que deberá efectuarse dentro de los quince días siguientes a su adopción, el cual podrá ser objeto del recurso que proceda.

En todo caso, dichas medidas quedaran sin efecto si no se inicia el procedimiento en dicho plazo o cuando el acuerdo de iniciación no contenga un pronunciamiento expreso acerca de las mismas.

3. De acuerdo con lo previsto en los dos apartados anteriores, podrán acordarse las siguientes medidas provisionales, en los términos previstos en la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil:

- a) Suspensión temporal de actividades
- b) Prestación de fianzas
- c) Retirada o intervención de bienes productivos o suspensión temporal de servicios por razones de sanidad, higiene o seguridad, el cierre temporal del establecimiento por estas u otras causas previstas en la normativa reguladora aplicable.
- d) Embargo preventivo de bienes, rentas y cosas fungibles computables en metálico por aplicación de precios ciertos.
- e) El depósito, retención o inmovilización de cosa mueble.
- f) La intervención y depósito de ingresos obtenidos mediante una actividad que se considere ilícita y cuya prohibición o cesación se pretenda.
- g) Consignación o constitución de depósito en las cantidades que se reclamen.
- h) La retención de ingresos a cuenta que deban abonar las Administraciones Públicas.
- i) Aquellas otras medidas que, para la protección de los derechos de los interesados, prevean expresamente las leyes, o que se estimen necesarias para asegurar la efectividad de la resolución.

4. No se podrán adoptar medidas provisionales que puedan causar perjuicio de difícil o imposible reparación a los interesados o que impliquen violación de derechos amparados por las leyes.

5. Las medidas provisionales podrán ser alzadas o modificadas durante la tramitación del procedimiento, de oficio o a instancia de parte, en virtud de circunstancias sobrevenidas o que no pudieron ser tenidas en cuenta en el momento de su adopción. En todo caso, se extinguirán cuando surta efectos la resolución administrativa que ponga fin al procedimiento correspondiente”.

¹⁸⁸⁸ Al limitar las causas de inmovilización parece que los agentes no pueden inmovilizar por otras causas que no figuran en el artículo y eso les obliga a interpretarlo para poder incluir otras conductas.

El artículo 12.4 del Reglamento General de Conductores que se ocupa de la vigencia de los permisos y licencias señala que “El permiso o licencia de conducción cuya vigencia hubiese vencido no autoriza a su titular a conducir y su utilización dará lugar a su intervención inmediata por la autoridad o sus agentes, que lo remitirán a la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente” y sin embargo, no figura como causa de inmovilización, así que el agente se vería obligado a decir al denunciado que el vehículo no queda inmovilizado pero que no le va a permitir que lo conduzca, lo que parece sorprendente.

Habiendo desaparecido como medida provisional en el TRLTSV la intervención administrativa del permiso de conducir, no debiera ser posible su incautación ya que un reglamento no debe disponer una medida tan drástica si ha dejado de estar tipificada en la Ley.

También si una persona muestra que carece de las condiciones psicofísicas adecuadas para conducir no se le puede inmovilizar y si no aparece otra persona que lo pueda conducir entonces lo tendría que llevar una grúa.

Tampoco parece que pueda inmovilizarse un vehículo si el conductor no realizó un curso de reeducación y sensibilidad vial.

El art. 12.7 del TRLTSV señala: “No pueden circular por las vías objeto de esta ley los vehículos con niveles de emisión de ruido superiores a los reglamentariamente establecidos, emitiendo gases o humos en valores superiores a los límites establecidos, ni cuando hayan sido objeto de una reforma de importancia no autorizada” y el apartado h) de este artículo que estamos examinando dice “El vehículo supere los niveles de gases, humos y ruido permitidos reglamentariamente según el tipo de vehículo” con lo cual vemos que se han olvidado de incluir como motivo de inmovilización “circular con un vehículo que haya sido objeto de una reforma (de importancia) no autorizada” aunque dado que el art. 12.7 prohíbe que circule, se entiende que también sería causa justificada para que se inmovilice.

Tampoco contempla la inmovilización si la carga sobresale del vehículo o carece de la señal V-20 cuando está obligado a señalizar la carga con la misma.

¹⁸⁸⁹ Debía indicarse que a los ciclos se les aplica este artículo.

¹⁸⁹⁰ Este artículo enumera los once supuestos en que se puede aplicar y exige para su aplicación que exista al menos una presunta infracción. Debiera aclararse reglamentariamente como se debe proceder para efectuar la inmovilización. La ATGC a diferencia de muchas policías locales no puede disponer de una grúa para trasladar el vehículo si juzga que inmovilizarlo en el lugar en que se detectó la infracción entraña un riesgo para el resto de los conductores y por ello se ve obligada a “negociar” con el conductor el lugar donde se va a proceder a la inmovilización.

Si el conductor no respeta la inmovilización decretada por el agente, éste lo denunciará administrativamente por el art. 141 RGCir. Al hacer la inmovilización el agente expondrá el motivo de esta medida.

¹⁸⁹¹ Este artículo está relacionado con los art. 105, 106 y 109 del RGCir, que no están bien redactados. Así el art. 105 RGCir señala: **“1. Todo vehículo que, por cualquier circunstancia, se encuentre inmovilizado entre la puesta y la salida del sol (de noche) o bajo las condiciones** a que se refiere el artículo 106 (visibilidad insuficiente, que puede suceder durante el día), en (la) calzada o arcén de una vía, deberá tener encendidas las luces de posición y, en su caso (si mide > 2,10 m de ancho), las de gálibo.”

Por ello **todos los vehículos inmovilizados** por estar parados o estacionados (definiciones 81 y 82 del Anexo I TRLTSV), **tendrán que tener siempre, de noche, o en condiciones de escasa visibilidad, encendidas las luces de posición** y, sin embargo, el propio art. 105 RGCir solo obliga a esto en travesías insuficientemente iluminadas, en la calzada o el arcén, a los vehículos que estén parados o estacionados (art. 105.2 RGCir) y limita esa obligación, en el resto de las vías urbanas, a los vehículos estacionados, excluyendo a los que se encuentren realizando una parada (art. 105.3 RGCir), cuando no puedan ser distinguidos por otros usuarios a una distancia suficiente.

En el apartado 4 del art. 105, dispone que “La inmovilización, la parada o el estacionamiento (estos dos últimos sobrarían porque son también inmovilizaciones) de un vehículo sin alumbrado en situaciones de falta o disminución de visibilidad tendrán la consideración de infracciones graves” con lo cual también un vehículo que estuviese en situación de parada, sin las luces de posición conectadas, en una vía urbana, que no fuese travesía, también podría ser denunciado si entendemos que no ser visible a una distancia suficiente equivale a “falta o disminución de la visibilidad”.

1. Los agentes de la autoridad¹⁸⁹² encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas podrán¹⁸⁹³ proceder a la inmovilización del vehículo¹⁸⁹⁴ como consecuencia de presuntas infracciones¹⁸⁹⁵ a lo dispuesto en esta ley, cuando¹⁸⁹⁶:

En las inmovilizaciones, el art 105 RGCir exige que en (la) calzada o arcén de una vía, un vehículo inmovilizado, de noche, **tenga encendidas las luces de posición** y luego en el art. 109.2.c) RGCir establece que “Cuando la inmovilización tenga lugar en una autopista o autovía, o en lugares o circunstancias que disminuyan sensiblemente la visibilidad, se deberá señalar la presencia del vehículo mediante la utilización de la luz de emergencia, si se dispone de ella, y, **en su caso (es decir, de noche o con poca visibilidad), con las luces de posición.**”

¹⁸⁹² Aquí, dice “agentes de la autoridad” mientras que en el 105.1 indica “autoridad”.

¹⁸⁹³ Parece indicar que la inmovilización no es obligatoria, es decir, que se trata de potestades discrecionales y no es así. Ejemplos de ello, lo encontramos en diferentes sentencias del Tribunal Supremo, que indican que el verbo “podrá” apunta no a una discrecionalidad administrativa sino a una habilitación o atribución de potestad.

Sin embargo, la Instrucción SANC 2024/3, de 12.02.2024, de la DGT, no concuerda con lo que acabamos de exponer, ya que entiende que “la inmovilización supone una actuación restrictiva de derechos, que debe ser adoptada de manera excepcional, lo que se deduce de la propia redacción del artículo 104 del TRLTSV, que contempla dicha medida no como una obligación, sino como una posibilidad, que lógicamente debe ser valorada con arreglo a las circunstancias concurrentes en cada caso. Sigue indicando la Instrucción que no podrá, por tanto, adoptarse de manera automática la inmovilización, sólo por el hecho de que nos encontremos ante uno de los supuestos previstos en el apartado 1 de dicho precepto. Se considera que se trata de una medida que los agentes encargados de la vigilancia del tráfico sólo deberían adoptar cuando, tras analizar todos los factores que concurrieran en el caso concreto, estimaran que de la utilización del vehículo se pudiera derivar un grave riesgo para la circulación, las personas o los bienes.

En referencia al supuesto concreto de personas que conducen un vehículo a motor por las carreteras españolas con un permiso de conducción extranjero redactado en castellano sin que quede acreditada la equivalencia de las categorías a las que autoriza a conducir por no corresponder con las establecidas en la normativa nacional, no se cumplen ninguno de los motivos previstos en el artículo 104 LTSV para la inmovilización del vehículo, salvo que concurran en los hechos objeto de denuncia alguna otra circunstancia prevista en el mismo que, teniendo en cuenta la excepcionalidad de la medida, pueda aconsejar su adopción por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico”.

No en todos los casos se debe proceder a inmovilizar el vehículo. Por ejemplo, si circulan dos personas en un VMP, se deberá denunciar la conducta prohibida, y al mismo tiempo, si una de las personas desmonta del VMP y deja de utilizarlo no conllevará la inmovilización.

También es importante señalar que el lugar de la inmovilización la señala el agente denunciante. Se puede inmovilizar en el establecimiento de venta que posee un taller de reparación, en el domicilio del denunciado...

Este artículo contempla once supuestos en los cuales los agentes de la autoridad pueden proceder a la inmovilización del vehículo para lo cual se requiere, como presupuesto de partida, la concurrencia de una infracción a las normas establecidas en el TRLTSV, al menos en grado de tentativa.

¹⁸⁹⁴ Además de los motivos que figuran en este artículo debemos tener en cuenta que los art. 59 y 61 TRLTSV prohíben la conducción de vehículos a motor y ciclomotores sin autorización administrativa y el artículo 87.5 TRLTSV dispone que cuando el infractor no acredite su residencia legal en territorio español, el Agente fijará provisionalmente la cuantía de la multa y, de no depositarse su importe, el conductor deberá trasladar el vehículo e inmovilizarlo en el lugar indicado por el Agente denunciante.

Como se ve ambas situaciones son motivo también de inmovilización, y en ambos casos los agentes están obligados a inmovilizar el vehículo, y debieran haber figurado en este artículo al elaborar el texto refundido.

¹⁸⁹⁵ El “Codice della Strada” italiano establece con claridad que la inmovilización o la retirada del vehículo son sanciones administrativas accesorias de las que corresponden por las infracciones que provocan la inmovilización.

¹⁸⁹⁶ Se le puede denunciar también por el artículo 10.2) del TRLTSV (obligatoriedad de comprobar que las matrículas son legibles) o por el art. 25 y el Anexo XVIII.3) del RGV que se ocupan de las placas de matrícula.

- a) El vehículo carezca de autorización administrativa para circular¹⁸⁹⁷**, bien por no haberla obtenido¹⁸⁹⁸, porque haya sido objeto de anulación o declarada su pérdida de

¹⁸⁹⁷ Un conductor que circule con un vehículo para el que no ha tramitado su transferencia dentro del plazo estipulado además de ser denunciado por ese motivo podría ser objeto de inmovilización, aunque dado que esta medida provisional se reserva para casos graves, normalmente se le dejaría seguir circulando, sobre todo si tiene el justificante del contrato de compra del vehículo.

Se suele actuar de la misma forma con los vehículos que no tienen al día la ITV.

También se denunciaría al conductor que circulase con un vehículo registrado a nombre de una persona fallecida, sin haber notificado a la JPT esa circunstancia dentro del plazo máximo establecido, de 90 días.

¹⁸⁹⁸ Debía aclarar que este apartado se aplicaría cuando fuese obligatoria la autorización. Esta norma tal como está redactada permite inmovilizar a un ciclo o a un patinete eléctrico que no esté homologado.

vigencia¹⁸⁹⁹, o se incumplan las condiciones de autorización¹⁹⁰⁰ que habilita su circulación¹⁹⁰¹.

¹⁸⁹⁹ En este apartado el TRLTSV, repite el contenido del artículo 66.3, y vuelve a limitar las situaciones en que un vehículo puede ser inmovilizado en relación con la autorización administrativa para circular. Debía haber añadido después de “pérdida de vigencia”, el texto “u otro motivo contemplado legal o reglamentariamente”.

Recordemos que en el caso de los conductores que vienen a residir a España, la Ley 38/92 de Impuestos Especiales en su artículo 65.1 señala que el plazo de matriculación para un vehículo usado por un residente en nuestro país es de 30 días desde el inicio de su utilización en España y de 60 si es por cambio de residencia del titular (extranjero de la UE con vehículo de su país que se viene a residir a España).

La Disposición Adicional Primera de esa ley, apartado 4, señala que, trascurrido el plazo de 60 días, si no ha sido matriculado se procederá a levantar un acta informándole que dispone de 5 días para hacerlo. Superado el periodo de 5 días y detectado el vehículo sin matricular, procede inmovilizarlo y denunciarlo (art. 1.2 RGV) por carecer de permiso de circulación.

¹⁹⁰⁰ El Escrito-Directriz SGON 03/11 de la Subdirección General de Operaciones y Movilidad (aunque firmado por el Subdirector General de Normativa y Recursos) sobre renovación del permiso de circulación con ITV caducada, establece: “La puesta en común de todos estos preceptos puede resumirse en el hecho de que la autorización administrativa que ampara la circulación de un vehículo (permiso de circulación) únicamente es válida si aquel se encuentra al corriente de la inspección técnica... es por ello, que desde el día 20.12.2011, todos los permisos que se impriman llevarán la siguiente leyenda **“Documento válido si acompaña ITV en vigor”**”.

Si bien desde el año 2013, las estaciones de ITV venían anotando los kilómetros de los vehículos usados inspeccionados, de acuerdo con la Orden IET/562/2013, de 8 de abril, por la que se modifica el anexo IV del Real Decreto 224/2008, de 15 de febrero, sobre normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de inspección técnica de vehículos, cuyos datos pasaban a un fichero de la Dirección General de Tráfico, se ha oficializado en aplicación a la Directiva 2014/45/EU y en consecuencia, la DGT ha modificado los permisos de circulación, añadiéndoles tanto el kilometraje marcado durante la inspección, **como la inclusión de la fecha de caducidad de la ITV en el permiso de circulación**. Esta modificación que pretende aportar transparencia a los ciudadanos que estén interesados en la adquisición de vehículos de segunda mano entró en vigencia el 15 de enero 2015. Se basó en lo dispuesto en el Anexo I de la Directiva 1999/37/CE del Consejo de 29 de abril de 1999 (versión consolidada) relativa a los documentos de matriculación de los vehículos. En el caso de que en el momento de la expedición de un permiso de circulación (como consecuencia de una solicitud de cambio de titularidad o duplicado), el titular observe que la fecha de caducidad de la ITV es incorrecta, podrá solicitar la actualización, así como la expedición de un duplicado (en este caso no procede aplicar tasa).

La inclusión de la fecha de caducidad de la ITV en el permiso de circulación no implicará que, una vez superada la misma, el interesado deba solicitar un duplicado del permiso de circulación, pues la vigencia se consigna en la Tarjeta de Inspección Técnica, que debe acompañar al permiso de circulación.

Es decir, que los permisos de circulación actuales llevan las siguientes tres observaciones: documento válido si acompaña ITV en vigor, kilometraje anotado durante la inspección y fecha de caducidad de la ITV.

Por lo tanto, el permiso de circulación no será válido si el vehículo no tiene la ITV en vigor, es decir, **si se incumplen las condiciones de la autorización que habilita su circulación**.

Por ello, legalmente se podría inmovilizar. Se denunciaría inicialmente por carecer de ITV, y después en virtud del art. 77 del Real Decreto Legislativo 6/2015:

“I) Circular con un vehículo que carezca de la autorización administrativa correspondiente, con una autorización que no sea válida por no cumplir los requisitos exigidos reglamentariamente, o **incumpliendo las condiciones de la autorización administrativa que habilita su circulación**”.

No hay que confundir esto con lo que figura en la Disposición adicional primera del RGV: “Circulación con incumplimiento de las condiciones técnicas”, en la que se establece que la circulación de un vehículo incumpliendo las condiciones técnicas contempladas en este Reglamento, cuando suponga un riesgo grave para la circulación, las personas o los bienes, dará lugar a la inmovilización del vehículo y a la iniciación del correspondiente expediente sancionador.

Las condiciones técnicas, que son distintas de las condiciones de la autorización administrativa, se regulan en el TÍTULO II, CAPÍTULO II, del RGV. Para este caso sería de aplicación el siguiente apartado del art. 77 del Real Decreto Legislativo 6/2015:

“II) Circular con un vehículo que incumpla las condiciones técnicas que afecten gravemente a la seguridad vial”. Como es el caso de las ITV negativas, en las que se han constatado las incidencias graves y contrarias a las condiciones técnicas.

Puede darse el caso que un vehículo esté con la ITV en vigor y no reúna las condiciones técnicas.

¹⁹⁰² (El vehículo carezca de matrícula o le falte alguna).

En ambos casos procede la inmovilización del vehículo por infracción del art. 77 del Real Decreto Legislativo 6/2015, en concordancia con el 104.1.a) y b), respectivamente. 2. La inmovilización se levantará en el momento en que cese la causa que la motivó. Y en su caso, la aplicación del art. 105. Retirada y depósito del vehículo.1. La autoridad encargada de la gestión del tráfico podrá proceder, si el obligado a ello no lo hiciera, a la retirada del vehículo de la vía y su depósito en el lugar que se designe en los siguientes casos:

d) Cuando, inmovilizado un vehículo de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 104, no cesasen las causas que motivaron la inmovilización.

Si se quiere salir de dudas, se debe consultar el art 6.9 del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos: “En los casos de incumplimiento de lo establecido en materia de inspecciones en el artículo 4 y en este mismo artículo, y **sin perjuicio de la denuncia que habrán de formular por las infracciones correspondientes, los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico** en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas concederán al titular o arrendatario a largo plazo del vehículo **un plazo de 10 días para someter al mismo a inspección técnica. Trascurrido el plazo indicado sin que se hubiera acreditado la presentación del mismo a la citada inspección**, la Jefatura de Tráfico **iniciará (está obligada) el procedimiento para acordar la baja de oficio del vehículo**”.

Por lo tanto, para el inicio del procedimiento de baja han de darse: 1º la infracción, y 2º el transcurso de los 10 días. Si concurren los dos requisitos, queda la vía expedita para iniciar la baja de oficio, y una vez declarada, ya se puede aplicar el artículo 104 sobre inmovilización del TRLTSV.

Pero aun estando declarada la baja de oficio por tráfico, los agentes de la autoridad **podrán**, inmovilizar o no. Si se va a inmovilizar, habría que volver a denunciar por el art. 77.I) del Real Decreto Legislativo 6/2015, por circular con un vehículo que carezca de la autorización administrativa correspondiente.

Las denuncias se formularán en base a lo dispuesto en el art. 76 TRLTSV que dispone: “Son infracciones graves, cuando no sean constitutivas de delito, las conductas tipificadas en esta ley referidas a:

o) Circular con un vehículo que incumpla las condiciones técnicas reglamentariamente establecidas, salvo que sea calificada como muy grave, **así como las infracciones relativas a las normas que regulan la inspección técnica de vehículos.**

Habrà de esperar los 10 días, o el tiempo prudente y constatado para el caso de superar los días. Si persiste la infracción se aplicará el art. 77.I) del Real Decreto Legislativo 6/2015, circular con un vehículo que carezca de la autorización administrativa correspondiente, con una autorización que no sea válida por no cumplir los requisitos exigidos reglamentariamente, o **incumpliendo las condiciones de la autorización administrativa que habilita su circulación.**

Y ya se podrá aplicar el 104.1.a), referente a la inmovilización del vehículo, y si viene al caso, hasta la retirada.

¹⁹⁰¹ Si un vehículo es objeto de una reforma no autorizada (véase el artículo 12.7) se le puede denunciar e inmovilizar por el art. 104, apartado b) si el agente considera que la reforma supone graves deficiencias para la seguridad del vehículo (también, si esas deficiencias son a causa de una colisión) o por el apartado a) por no ajustarse al modelo tipo homologado que permitió su puesta en circulación.

También es de aplicación a los vehículos que circulan amparados en autorizaciones complementarias y que no cumplen los requisitos de la propia autorización.

El Escrito de la Subdirección General de Normativa y Recursos de la Dirección General de Tráfico, de fecha 14 de febrero de 2007, sobre el procedimiento a seguir con respecto a vehículos con matrículas temporales extranjeras, indica que procederá su inmovilización si se vuelve a parar el vehículo (la primera vez se le indica que dispone de un plazo de 5 días para efectuar el pago ante la agencia tributaria correspondiente o acreditar la exención del mismo) y se constata que ha rebasado ese cómputo de días (30 días siguientes al inicio de su utilización en España + 5) sin haber satisfecho el IEDMT o acreditar su exención, denunciándolo por infracción muy grave al artículo 1 del RGV.

Esto fue complementado, posteriormente, mediante la Instrucción 08/S-103, de 01.12.2008, de la DGT donde se indica que no procede la formulación de denuncias por circular con vehículos que porten placa de matrícula provisional (profesional o temporal) expedida por otro Estado miembro de la Unión Europea, siempre que se encuentre dentro de su período de validez.

¹⁹⁰² Parece no contemplar la inmovilización si se carece de una o de ambas placas de matrícula, si son irregulares o no son legibles, aunque en este artículo (104.1a TRLTSV) podemos leer: “o se incumplan las condiciones de autorización que habilita su circulación” y además el art. 68.1 TRLTSV señala: “Para poner en circulación vehículos a motor, así como remolques de masa máxima autorizada superior a la que reglamentariamente se determine, es preciso matricularlos y que lleven las placas de matrícula...”

No estaría mal que se estableciese en otro apartado la inmovilización por este motivo. Algunos países, como Chile, incluyen este motivo de inmovilización en su ley de tránsito.

b) El vehículo presente deficiencias que constituyan un riesgo especialmente grave para la seguridad vial¹⁹⁰³.

¹⁹⁰⁴ (Reformas en vehículos).

¹⁹⁰⁵ (Vehículo que abandona el lugar del accidente y aparece correctamente estacionado).

¹⁹⁰³ Basándose en este apartado se puede inmovilizar un vehículo si presenta anomalías que constituyen un riesgo especialmente grave para los demás usuarios: si las luces están averiadas, si el sistema de frenado funciona defectuosamente, si se observan daños en la carrocería visiblemente graves, incluido el caso de que por haber sufrido daños tras un accidente no pueda circular o bien porque tiene la ITV negativa, o incluso si no ha corregido los fallos en el período otorgado por la estación ITV tras una inspección desfavorable.

También si ha sido denunciado el conductor por no pasar la ITV y en el plazo de 10 días no acude a una Estación ITV y la Jefatura Provincial de Tráfico da de baja el vehículo, se puede proceder a la inmovilización. Lo que no está prevista es la inmovilización por el hecho de no pasar la ITV.

En caso de que el vehículo carezca de algún cinturón de seguridad, teniendo que tenerlo de fábrica, se aplicaría este apartado para inmovilizarlo.

¹⁹⁰⁴ Entre las causas tasadas que justifican la inmovilización no existe el haber efectuado reformas en los vehículos sin autorización. Sólo se podría inmovilizar si esas reformas constituyesen un riesgo especialmente grave para la seguridad vial.

Aunque no está establecido de forma clara, debemos entender que los defectos que observen los agentes serán graves o muy graves de acuerdo a como serían considerados en la estación ITV si fuese el vehículo a revisión.

Los agentes de tráfico debieran llevar el **“Manual de Reformas de Vehículos”** en la tableta, o en papel para poder valorar las reformas efectuadas.

El RD 866/2010, que regula la **tramitación de reformas (abandona el término “de importancia” que sigue figurando en el art. 12.7 TRLTSV)** en los vehículos, establece en su art. 8.1 la obligación de pasar una ITV extraordinaria, en el plazo máximo de 15 días después de realizada la reforma, con la documentación exigida para su autorización.

De acuerdo con lo dispuesto en el Anexo I de ese RD, se consideran reformas de vehículos las modificaciones relativas a las funciones siguientes:

1. Identificación.
2. Unidad motriz.
3. Transmisión.
4. Ejes.
5. Suspensión.
6. Dirección.
7. Frenos.
8. Carrocería.
9. Dispositivos de alumbrado y señalización.
10. Uniones entre vehículos tractores y sus remolques o semirremolques.
11. Modificaciones de los datos que aparecen en la tarjeta de ITV.

¹⁹⁰⁵ No procede su inmovilización por no estar contemplado este supuesto en el art. 104. Se le podría denunciar por el art. 129.1 RGCir por no ayudar a esclarecer los hechos. Si hubiera lesionados se intervendría y trasladaría al depósito como instrumento de delito.

- c) ¹⁹⁰⁶El conductor o el pasajero no hagan uso del casco de protección¹⁹⁰⁷ o de los dispositivos de retención infantil¹⁹⁰⁸, en los casos en que fuera obligatorio. Esta medida no se aplicará a los ciclistas¹⁹⁰⁹.

¹⁹¹⁰ (Animal que no va sujeto o lo hace de forma inadecuada).

¹⁹⁰⁶ Pareciera que no se puede inmovilizar un vehículo cuando viajen pasajeros en él sin cinturón de seguridad por carecer del número suficiente. Así en el punto g) de este artículo si viajasen más pasajeros de los permitidos, pero no superasen el 50% de las plazas autorizadas, excluido el conductor, no procedería la inmovilización del vehículo y tampoco el agente le podría impedir seguir conduciendo por carecer de suficientes cinturones de seguridad.

El Código de Circulación brasileño señala que se inmovilizará un vehículo si no se lleva abrochado el cinturón de seguridad, pero que se levantará la inmovilización tan pronto como lo abroche. En España es infracción grave no llevarlo puesto, pero no es motivo de inmovilización. Si sería motivo de inmovilización, de acuerdo con el apartado b) carecer de cinturón.

¹⁹⁰⁷ Si, por ejemplo, el conductor de un ciclomotor lleva el casco en el codo, tendría que ser inmovilizado ya que “no hace uso” del casco, pero vemos que el punto 2 de este artículo dice que la inmovilización “se levantará en el momento en que cese la causa que la motivó”.

¹⁹⁰⁸ Dado que la Ley no obliga a inmovilizar el vehículo, en este caso los agentes, al estar menores por medio, suelen evitar la inmovilización ya que, algunas veces, los padres o uno de ellos pretenden que los agentes se queden a cargo del menor mientras van a buscar o tratan de conseguir una silla para el niño y puede ocurrir que sea domingo o festivo y, por ello los comercios estén cerrados, o también que estén alejados de su domicilio o de un lugar donde adquirirla o conseguirla.

Si por ejemplo llevasen la silla en el maletero y la colocasen, se levantaría la inmovilización.

¹⁹⁰⁹ Indica que sea cual sea la circunstancia, incluso el transporte de un menor en un remolque, no se puede inmovilizar una bicicleta. En este caso la infracción al no estar tipificada expresamente, es leve. Si la infracción la cometiese un menor de dieciocho años, responderán solidariamente con él de la multa impuesta sus padres, tutores, acogedores y guardadores legales o de hecho, por este orden, en razón al incumplimiento de la obligación impuesta a éstos que conlleva un deber de prevenir la infracción administrativa que se impute a los menores, tal como señala el art. 82.b) de esta Ley (TRLTSV). Como el artículo se refiere a inmovilización de vehículos hubiera quedado mejor si dijese “no se aplicará a las bicicletas” o mejor aún “a los ciclos”.

¹⁹¹⁰ Este artículo y el RGCir se han olvidado de los animales que no van sujetos y que pueden interferir en la conducción. Debía haberse contemplado la posibilidad de inmovilizar el vehículo hasta que el conductor consiga un sistema adecuado de sujeción del animal.

- d) Se produzca la negativa¹⁹¹¹ a efectuar las pruebas¹⁹¹² a que se refiere el artículo 14.2 y 3¹⁹¹³ o cuando éstas arrojen un resultado¹⁹¹⁴ positivo¹⁹¹⁵.,

¹⁹¹¹ Véanse las siguientes sentencias del Tribunal Supremo:

STS 210/2017. El Pleno de la Sala Segunda del Tribunal Supremo ha establecido que **la negativa del conductor a someterse a una segunda prueba de alcoholemia**, tras ser requerido para ello por el agente de la autoridad después de haber dado positivo en el primer test, constituye delito del artículo 383 del Código Penal (que castiga con pena de 6 meses a 1 año de prisión la negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de la tasa de alcoholemia). La sentencia destaca que las dos mediciones de alcohol deben considerarse **dos fases de una única prueba**, y resalta que la segunda no es sólo garantía de los derechos del conductor, sino también del sistema, por lo que es obligatoria y no potestativa del afectado.

El alto tribunal explica que la negativa a la primera medición es muestra de una rebeldía mayor y por tanto podrá merecer una penalidad mayor. Pero esta apreciación no lleva a expulsar del tipo penal lo que también es una negativa pues la prueba no puede realizarse en su integridad cuando el sometido a ella se niega a su segunda fase, sin la que la prueba no se puede considerar finalizada. Aunque la gravedad de esta negativa está atemperada.

STS 419/2017. El Pleno de la Sala Segunda del Tribunal Supremo, ha establecido que **es compatible la condena simultánea por el delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y por el delito de negativa a someterse a la práctica de la prueba de alcoholemia** a requerimiento de agente de la autoridad, al considerar que no vulnera el principio de proporcionalidad ni el principio 'non bis in ídem', que impide castigar dos veces a una persona por un mismo hecho. La Sala subraya que el legislador ha considerado la punición acumulada de ambos tipos penales como necesaria "para reforzar con una mayor eficacia la tutela penal de los importantes bienes jurídicos personales que están detrás de los riesgos de la circulación vial, según se acredita mediante las cifras negras que reiteradamente publica la Dirección General de Tráfico".

STS 475/2021. La Sala de lo Penal condenó a un conductor que después de dar positivo en el etilómetro digital se negó a realizar la prueba en el etilómetro evidencial, tras varios y sucesivos requerimientos e informaciones efectuadas por los agentes de tráfico. El acusado presentaba síntomas evidentes de intoxicación etílica. La aplicación del tipo penal del art. 383 resulta innegable para la protección del principio de autoridad.

Insiste la sentencia en que el contenido esencial de esta infracción penal no es principalmente la tutela del tráfico viario, sino el principio de autoridad.

¹⁹¹² Se aplica a todo tipo de vehículos, lo que permite también inmovilizar bicicletas y demás ciclos. La Sentencia 773/2010 de 16.06.2010 de la Sección 23, de la Audiencia Provincial de Madrid, absolvió del delito de negativa a realizar el alcohótest a un conductor que había pasado un semáforo en rojo y que huyó del lugar mientras los agentes esperaban que llegase un equipo policial equipado convenientemente para hacer la prueba. La Sala entendió que cuando el acusado huyó del lugar, ningún agente le había ordenado aún soplar en el etilómetro pues no estaban listos ni los medios ni las personas que debían efectuar dicha prueba. Por ello no se habría producido una conducta decidida y terminante dirigida a impedir el cumplimiento de lo dispuesto, de manera clara y tajante a la vez, por la autoridad competente. En este caso, no hubo requerimiento previo, porque **quien podía ordenar la práctica de la prueba de alcoholemia no había llegado aún al lugar** y, encontrándose el acusado y los agentes de Policía a la espera del equipo encargado de realizar la prueba de alcoholemia, el acusado huyó. En Bélgica desde el 01.10.2017 el juez puede retirar el permiso de conducir vehículos a cualquier conductor que haya sido denunciado por consumo de drogas o alcohol, aunque estuviera conduciendo un vehículo para el que no se necesita autorización administrativa.

¹⁹¹³ Sobre bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias análogas.

¹⁹¹⁴ El texto modificado pasó a ser el art. 14 del texto refundido (el actual TRLTSV que estamos comentando), por lo que lo que allí decían los fiscales sigue teniendo validez. No se debe confundir con el Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial que es sobre la aplicación de los nuevos conceptos de imprudencia grave y menos grave del Código Penal reformado en 2015. Es decir, es un tema distinto.

Los criterios de interpretación propuestos por la fiscalía, (adaptados al TRLTSV) son los siguientes:

- a) La exención prevista en el actual art. 14.1 TRLTSV de que las sustancias "se utilicen bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica" carece de relevancia jurídico-penal en el delito de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas y estupefacientes y sustancias psicotrópicas del art. 379.2 CP.
- b) La nueva regulación en el art. 14 TRLTSV no deroga las exigencias específicas del artículo 796.1.7ª) LECrim, en relación con la necesidad de formación específica de los agentes y de laboratorio homologado para la práctica de la analítica confirmatoria, que seguirán siendo de aplicación en el proceso penal. Igual cabe decir de la doble obligación de someterse al test indiciario salival y, en caso de resultado positivo o presencia de signos, facilitar saliva en cantidad suficiente, de suerte que el incumplimiento de cualquiera de las dos obligaciones seguirá constituyendo delito del art. 383 CP, en consonancia con los criterios mantenidos en la Circular 10/2011 FGE. Desde que se inicia el control para la detección de drogas han de aplicarse

íntegramente las prescripciones del precepto citado que es de preferente aplicación sobre el art. 14.3 TRLTSV.

- c) Mantiene vigencia la Conclusión V de las Jornadas de Fiscales Delegados de 2012 de manera que, en los supuestos del actual art. 21.a), b) y c) RGCir. (accidente, síntomas evidentes o conducción irregular), e infracción de normas, con exclusión del art. 21.d) RGCir (programas de controles preventivos), la presencia de signos externos y evidentes de consumo que constituyan base indiciaria suficiente de comisión de un delito del art. 379.2 CP cumplen el requisito de las "razones justificadas" a que elude el actual art. 14.3 -segundo párrafo- TRLTSV para que, ante la carencia de dispositivos de detección salival "in situ", se acuda a la medida subsidiaria y con cobertura legal de los reconocimientos médicos y, en su caso, análisis clínicos.*
- d) Dada la remisión expresa del propio art. 379.1.7 LECrim a las normas de seguridad vial, se puede interpretar válidamente que el art. 14.5 complementa en materia de prueba de contraste a aquel precepto y que también en el ámbito del proceso penal esta consistirá preferentemente en análisis de sangre salvo causas excepcionales debidamente justificadas.*

¹⁹¹⁵ *Art. 25 del RGCir. Los términos "positivo" y "negativo" en términos de salud son muy poco explícitos y la simple presencia de alcohol en el organismo ya es un resultado "positivo", por ello debiera indicar "por encima de los porcentajes admisibles de presencia de alcohol en sangre o aire espirado".*

Una vez inmovilizado el vehículo a causa de la presencia en el conductor de un porcentaje de alcohol en aire espirado superior al reglamentariamente autorizado, se permite que el vehículo pueda ser conducido por un acompañante u otra persona que esté en condiciones de hacerlo o por el propio conductor si ha transcurrido un tiempo suficiente y si supera una nueva prueba efectuada por los agentes. Lo que no está claro es que un conductor al que le han sido detectadas drogas en el organismo pueda conducir transcurrido cierto tiempo ya que las drogas permanecen mucho más tiempo en el organismo que el alcohol.

La fundación "Línea Directa" en su III premio "Emprendedores y Seguridad Vial" declaró finalista a la entidad "Ángeles al volante" que ofrece un servicio mediante el cual una pareja de conductores profesionales va hasta el establecimiento (restaurante, bar, discoteca, calle, carretera...) desde donde ha llamado el cliente y se encarga de llevarlo a él y a sus amigos hasta sus domicilios.

La Instrucción 2015/S-137 de la DGT, de 29 de abril, sobre "Criterios de actuación en procedimientos sancionadores tramitados como consecuencia de infracciones en materia de alcohol/drogas", indica "...la comprobación de la presencia de drogas no debiera hacerse antes de 2 horas de la realización de la prueba indiciaria".

Aunque no lo aclara, la comprobación de que la presencia de drogas que afectan a la conducción debe volver hacerse con un test salival y es difícil que en dos horas haya desaparecido cualquier traza de drogas en el organismo.

e) ¹⁹¹⁶El vehículo ¹⁹¹⁷carezca ¹⁹¹⁸de seguro ¹⁹¹⁹obligatorio ¹⁹²⁰.

¹⁹¹⁶ Ver: Instrucción 04/S-71, de 18 de febrero de 2004, relativa al asunto: "Sanción de depósito por circular con un vehículo careciendo su conductor de permiso o licencia de conducción o sin seguro obligatorio"; Instrucción 08N-77; S-101 "Instrucciones sobre actuación en caso de no poseer seguro el usuario, no citando la inmovilización del mismo" y también escrito de la DGT de fecha 30 de junio de 2010, dirigido a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, en el que dice:

"El artículo 104 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de a Motor y Seguridad Vial, en la redacción actualmente en vigor, como hacía el artículo 70.1 antes de la modificación operada por la Ley 18/2009 de 23 de noviembre, permite a los Agentes de la Autoridad encargados de la vigilancia del Tráfico adoptar la medida de inmovilización del vehículo cuando éste carezca de seguro obligatorio.

Sin embargo, hay que tener presente que se trata de **una medida siempre excepcional**, que requiere una utilización ponderada y prudente en función de las circunstancias que concurran en cada caso.

A juicio de esta Dirección General, en el caso de los vehículos que carecen de seguro obligatorio la medida que comentamos raramente debería adoptarse, porque en cumplimiento del artículo 3 del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, el Jefe Provincial de Tráfico o la autoridad competente de la Comunidad Autónoma, a la que se hayan transferido competencias ejecutivas en la materia, tendrá que acordar cautelarmente el depósito o precinto público o domiciliario del vehículo, con cargo a su propietario, mientras no sea concertado el seguro.

Esta previsión legal representa la garantía última de cumplimiento de la obligación y aconseja que se reserve la medida de inmovilización del vehículo en carretera para supuestos muy excepcionales, como podría ser el de quebrantamiento del precinto o depósito previamente acordado".

Por su parte, la Instrucción 10/S-117, de 21 de mayo de 2010, sobre "Entrada en vigor nuevo procedimiento sancionador en materia de tráfico (II)", determina: "En los procedimientos incoados por infracción a lo dispuesto en el Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, se aplicará el procedimiento abreviado, regulado en el artículo 94 de la Ley, admitiéndose en consecuencia el pago con reducción en los mismos, aunque se dictará sanción expresa por lo que respecta a la medida de depósito del vehículo.

No les será de aplicación lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 95, por lo que, en caso de que el responsable no se haya acogido al procedimiento abreviado, se tramitará el procedimiento ordinario, dictándose también resolución expresa.

Que se ha derogado expresamente el artículo 14.3 del Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por lo que la obligación de presentar la documentación justificativa del seguro obligatorio no es sancionable (Disposición derogatoria única)".

Debiera haber más coherencia entre las leyes o modificarlas cuando se ven afectadas por otras, ya que mientras el TRLTSV indica que los agentes de la autoridad **"podrán"** inmovilizar (en el sentido de que tienen potestad para hacerlo) un vehículo que carece de seguro, el art. 3.1.b) del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, establece que la carencia de seguro **determina** (no dice "podrá determinar") **"el depósito o precinto público o domiciliario del vehículo, con cargo a su propietario, mientras no sea concertado el seguro"**.

La sentencia en el asunto C-80/17, del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 4 de setiembre de 2018, estableció que un vehículo que no se ha retirado oficialmente de la circulación y que es apto para circular debe estar cubierto por un seguro de responsabilidad civil del automóvil, aunque su propietario, que ya no tiene intención de conducirlo, haya decidido estacionarlo en un terreno privado.

A los ciclos, a los vehículos de tracción animal y a los **vehículos de movilidad personal** no se les exige seguro de responsabilidad civil y, sin embargo, debiera contemplarse esta obligación y la FSCSV en su Dictamen 2/2021 se hace eco de esta preocupación al señalar que supone una imprudencia grave circular careciendo a sabiendas de seguro y de no va a poder responder económicamente de las lesiones y daños materiales que se produzcan: Conclusión Décimo Cuarta. "D) Conducir un VMP careciendo de solvencia patrimonial suficiente sin concertar un seguro constituye una grave irresponsabilidad, reveladora de la actitud imprudente con que se utiliza y que podrá influir en el escrito de acusación en la individualización de la pena (art. 66.2 CP)".

Y que previamente había desarrollado en el Apdo. 5.2, párrafo 26º:

"Conducir un VMP careciendo de solvencia patrimonial suficiente sin concertar un seguro constituye una grave irresponsabilidad, reveladora de la actitud imprudente con que se utiliza y que podrá influir en el escrito de acusación en la individualización de la pena (art. 66.2 CP). Así, se dice en la pág. 64 del Dictamen 1/2021 "(...) Como expone el ATC nº 275/2005, de 22 de junio, la reparación de los daños causados por un hecho que podría ser constitutivo de infracción penal puede perfectamente calificarse de interés público, pues se trata de restablecer

¹⁹²¹ (Casos en los que la aseguradora tratará de negar la cobertura del seguro).

la situación fáctica alterada mediante la infracción del Ordenamiento, y, constituye una forma más de defender los derechos de los ciudadanos. En el mismo sentido, el art.10:101 de los Principios de Derecho Europeo de Responsabilidad Civil subraya que la indemnización trasciende la mera compensación de los perjuicios particularizados irrogados a la víctima y contribuye también a la finalidad de prevenir el daño. (...)”. En definitiva, el usuario de VMP o ciclista a que más adelante nos referiremos que circula sin seguro es consciente de que respecto del riesgo indebidamente generado no sólo puede incidir en responsabilidad por la infracción que cometa sino por las lesiones o fallecimiento que origine. Mientras puede hacer frente a la primera en la imposición de la sanción correspondiente no así a la segunda en casos de insolvencia, cargando injustamente sobre el patrimonio de la víctima el coste de aquéllas con vulneración de su derecho a la debida reparación”.

¹⁹¹⁷ Si no se encuentra circulando y por ello no supone un peligro, procede denunciarlo administrativamente por no haber concertado el seguro obligatorio, pero parece exagerado inmovilizarlo, aunque este artículo de la ley lo permita.

Si bien el agente para justificar la sanción puede aducir que podría circular próximamente, también puede ocurrir que esté estacionado en la vía pública mientras su titular tramita el seguro antes de volver a ponerlo en marcha. Ese es el criterio que mantiene la DGT en un escrito de fecha 30.06.2010 donde señala que el Jefe Provincial de Tráfico o la autoridad competente de la Comunidad Autónomas con competencias ejecutivas en materia de tráfico acordarán “cautelamente el depósito o precinto público del vehículo con cargo a su propietario, mientras no tenga concertado el seguro” quedando la medida de inmovilización del vehículo en carretera para supuestos muy excepcionales, como podría ser el quebrantamiento del precinto o depósito previamente acordado.

¹⁹¹⁸ En la actualidad sigue siendo obligatorio poner a disposición de los agentes de tráfico el recibo del seguro, tal como señala el art. 14 del Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor. Sin embargo, esta obligación no tiene sanción desde la entrada en vigor de la Ley 18/2009, de 23 de noviembre. Si el conductor no presenta recibo y no figura en la base de datos o esta no funciona, o por cualquier causa no se puede comprobar la vigencia del seguro, y dado también que la aseguradora puede no haber incluido el seguro en la base FIVA, los agentes de tráfico proceden a denunciar al titular del vehículo por carecer de seguro. Posteriormente en la Jefatura de Tráfico, el titular, deberá acreditar la existencia del mismo.

La compañía aseguradora puede ser denunciada por los agentes intervinientes si el conductor presenta recibo del seguro y no figura el mismo en el FIVA, pero la denuncia ya no es por el TRLTSV.

¹⁹¹⁹ Si un vehículo está dado de baja temporal o definitiva no tiene la obligación de estar asegurado. Si los agentes de tráfico denuncian a un vehículo que está circulando pese a estar de baja temporal deben denunciarlo por este motivo y no por carecer de seguro, ya que no tiene esta obligación.

¹⁹²⁰ Además de la inmovilización, el carecer de seguro, tal como indica el art. 3 b) del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, supone el depósito o precinto público o domiciliario del vehículo, con cargo a su propietario, mientras no sea concertado el seguro **por el tiempo de un mes**, que en caso de reincidencia será de tres meses y en el supuesto de quebrantamiento del depósito o precinto será de un año, y deberá demostrarse, para levantar dicho depósito o precinto, que se dispone del seguro correspondiente. Los gastos que se originen como consecuencia del depósito o precinto del vehículo serán por cuenta del propietario, que deberá abonarlos o garantizar su pago como requisito previo a la devolución del vehículo.

En el apartado c) del mismo artículo encontramos que además le supondrá una sanción pecuniaria de 601 a 3.005 € de multa, graduada según que el vehículo circulase o no, su categoría, el servicio que preste, la gravedad del perjuicio causado, en su caso, la duración de la falta de aseguramiento y la reiteración de la misma infracción. El punto 3 de este artículo 3º indica: “La infracción se sancionará conforme a uno de los procedimientos sancionadores previstos en el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial” (ahora, del texto refundido).

¹⁹²¹ Sería muy interesante que figurasen en el TRLTSV o en el RGCir las situaciones en las que el vehículo o sus **ocupantes** pueden no estar cubiertos por el seguro, ya que eso le serviría a muchos conductores para tomar conciencia de ciertas conductas al volante. Las compañías de seguros van a tratar de eludir o reducir el pago en los siguientes casos:

- a) **Exceder el número legal de ocupantes del vehículo en un accidente o más carga de la permitida.** Además de la sanción correspondiente, en caso de accidente la compañía aseguradora repetirá sobre el responsable el importe de las indemnizaciones a las que tienen derecho los ocupantes, el responsable, es decir: al conductor si son menores, y a cada cual en el caso de los mayores de edad. También lo hará si no hubiesen utilizado el SRI o el cinturón de seguridad.
- b) **Accidente de tráfico bajo los efectos del alcohol, drogas o medicamentos que afectan a la conducción y que no han sido recetados.** La aseguradora podrá repetir los gastos derivados de lesiones ocasionadas a

los ocupantes. Además de esto, el conductor deberá hacer frente a las sanciones correspondientes ante este tipo de situaciones provocadas por el consumo de determinadas sustancias al volante.

- c) **No tener la ITV al día.** Si se provoca un accidente, además de la sanción administrativa, la aseguradora no se hará responsable económicamente de los gastos propios y podrá repetir los de terceros derivados del siniestro.
- d) **Conducir sin puntos o sin vigencia del permiso, por otros motivos.** El permiso o licencia, además, tienen que estar vigentes para poder circular; de no ser así, en caso de un accidente, atropello o siniestro, la compañía de seguros podrá repetir por los daños ocasionados. También se perderá el derecho a cobertura si, en el momento del accidente, se conducía sin el permiso por haber sido retirado o anulado por sanción administrativa, que es lo que ocurre cuando se pierden todos los puntos. El conductor no sólo se enfrentará a la repetición, es decir, a tener que devolver el montante de las indemnizaciones por los daños causados por el conductor, sino que habrá cometido un delito castigado por el art. 384 CP.
- e) **Conducir con un permiso caducado o uno inadecuado para el vehículo que se conduce.** Es otro motivo para que la compañía aseguradora repita contra el conductor.
- f) **Hijos menores de 25 años o con una antigüedad inferior a dos años en el permiso no incluidos en la póliza.** Las compañías no podrán reclamar al tomador de la póliza las cantidades abonadas cuando el conductor responsable del siniestro sea un hijo o un amigo menor de 25 años (que no figure en el contrato de seguro obligatorio) al que se le ha prestado el vehículo, o cuando éste tenga una antigüedad del carnet de conducir inferior a dos años, incluso si en ambos casos hacen uso del vehículo asegurado de forma habitual. Y ello, a pesar de que dicha circunstancia estuviera expresamente excluida en las condiciones particulares de la póliza y hubiera sido expresamente aceptada por el tomador de la póliza. Por el contrario, la cláusula únicamente tendrá validez, y por tanto, podrá la aseguradora repetir frente al tomador, cuando se refiera a conductores que lo hagan sin carnet de conducir, al estar expresamente previsto en la Ley La Sala de lo Civil del Tribunal Supremo ha dictado una sentencia, de fecha 20 de noviembre de 2014 (recurso número 1926/2012).
Por ello, la compañía tiene que hacerse cargo de la responsabilidad civil obligatoria pero no del resto de coberturas incluidas en la póliza. Lo normal es que, si la aseguradora tiene conocimiento que el vehículo era conducido por una persona que no cumple las condiciones declaradas, rechace poner en marcha las coberturas voluntarias. Así las cosas, si un hijo menor de 25 años es el causante del accidente, no se hará cargo de los daños del vehículo, aunque en la póliza figuren contratados los daños propios. Tampoco se hará cargo de la defensa jurídica del conductor en caso de que las causas y consecuencias del accidente terminen el juzgado.
- g) **Accidente contra un familiar.** En el caso de tener un accidente contra algún familiar (hasta tercer grado de consanguinidad), la aseguradora tratará de no asumir los gastos, por sospechas de un posible fraude. La intención de fraude también puede ser alegada por la compañía cuando se colisiona con un vecino o se demuestra que existe amistad manifiesta con el otro afectado.
- h) **Falsedad intencionada o simulación.** También está excluida la cobertura. Uno de estos casos se da cuando exista inexactitud en la declaración del riesgo (por ejemplo, declarar una marca o modelo de turismo distinto al que realmente debe estar asegurado) y esta se hubiera producido con culpa grave del tomador del seguro.
- i) **Daños por los objetos transportados o con motivo de la carga o descarga.** También las aseguradoras te pueden negar la cobertura de estos daños, salvo si está contratada la garantía de daños propios.
- j) **Accidente en vías no aptas.** Circular por caminos de tierra que no estén asfaltados entraña el riesgo de que, en caso de necesitar el servicio de asistencia en carretera, las aseguradoras no tienen obligación de prestarlo. Existen seguros de coche con condiciones especialmente diseñadas para vehículos todoterreno que pueden transitar por vías rurales y quieren estar cubiertos con este servicio.
- k) **Vehículo tuneado (reformado) sin homologar.** La compañía sólo cubrirá las reformas que hayan sido homologadas y cuya modificación haya sido previamente comunicada a la compañía de seguros.
- l) **Participación en carreras ilegales.** En esos casos la compañía aseguradora no asumirá ningún coste en el caso de que fuera necesario. Será el propio conductor del vehículo quién tendrá que hacerse cargo tanto de los daños ocasionados a terceros. Tengamos en cuenta que existen pólizas especializadas que cubren las carreras legales en los circuitos.
- m) **Omisión del deber de socorro.** Cuando se encuentre implicado en un accidente de tráfico, el conductor está obligado por ley a socorrer a las víctimas siempre que esté en condiciones de hacerlo y no suponga ningún riesgo para su integridad ni la de terceros. No hacerlo implica que la aseguradora no cubrirá los daños del propio vehículo ni le indemnizará por las lesiones propias. Además, la omisión del deber de socorro está castigada, según el artículo 195 del Código Penal.

- n) **Hurto del vehículo con las llaves puestas.** Cuando se deje el vehículo con las llaves puestas o cualquier otro sistema similar y éste sea sustraído, no será cubierta la sustracción por el seguro. En estos casos pasa a ser un hurto en lugar de un robo, puesto que ha sido propiciado por una negligencia grave del conductor.
- o) **Robo de objetos personales.** Por lo general, la mayoría de aseguradoras no se hacen cargo del robo de objetos que están dentro de un coche, tales como las llaves, las gafas de sol, el ordenador portátil o el teléfono móvil, salvo que estos estén previamente declarados en la póliza como accesorios extra.
- p) **Daños hechos intencionalmente.** Otra de las situaciones que eliminan directamente el derecho de cobertura del seguro de vehículo es que, los daños que haya sufrido el vehículo, hayan sido causados intencionalmente: golpes, cristales rotos, sistema mecánico deficiente, choques... La única situación en la que el seguro se hará cargo es si estos daños fueron causados para evitar un daño mayor, por ejemplo, haber chocado contra otro vehículo o contra un edificio para evitar un atropello.
- q) **Desastres naturales y terrorismo.** En caso de daños que hayan sido provocados por problemas meteorológicos, operaciones militares (en tiempo de paz) o acciones terroristas, aunque las aseguradoras no asuman los gastos, si lo hará el Consorcio de Compensación de Seguros.
- r) **Circulación en los recintos de un puerto o de un aeropuerto.** El art. 2.c) del Real Decreto 1507/08 de 12 de septiembre por el que se aprueba el Reglamento del Seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos de motor, establece que esos hechos de circulación no están cubiertos por el seguro obligatorio, y por lo tanto se debe contratar un seguro de responsabilidad civil general. Esas zonas deben estar restringidas o acotadas, es decir, aisladas del exterior para que puedan ser consideradas un "recinto".
- s) **No comunicar en tiempo y forma el accidente.** Es decir, no respetar lo dispuesto en este sentido en el contrato. Eso puede generarle bastantes perjuicios al asegurado. El art. 16 de la Ley de Contrato de Seguro concede al asegurado un plazo máximo de siete días para comunicar el siniestro (salvo que en su póliza se reconozca un plazo mayor). Los efectos de la falta de comunicación (como reclamación de daños y perjuicios por ello, o pérdida de derecho de indemnización en caso de dolo o culpa grave del asegurado), dejan de tener validez si se prueba que la compañía conoce los hechos por otro modo (generalmente por ponerse en contacto el tercero perjudicado).
Hay que tener en cuenta que los terceros perjudicados disponen de un año desde el momento del accidente o desde la estabilización de las secuelas para realizar la reclamación. Aunque, lo habitual es que la aseguradora se entere a través del otro vehículo afectado que le reclama daños materiales.
- t) **Accidente con vehículo robado.** La reparación de los daños personales y materiales que origine correrán a cargo del Consorcio de Compensación de Seguros que, una vez identificado legalmente el culpable, podrá exigirle que asuma estos daños.
- u) **Retrasos en el pago de la prima.** Se corre el riesgo de que la compañía aseguradora no quiera cubrir siniestros.

No está prevista la denegación de cobertura en caso de accidente por no respetar la señalización o conducir con exceso de velocidad, salvo que concurra delito doloso. Así, si la policía aporta un video en el que se ve como los pasajeros incitan al conductor a aumentar la velocidad y éste sigue sus indicaciones, la compañía no tendría que responder por la cobertura y, en cualquier caso, podría ejercer el derecho de repetición.

Si se produjese la **negativa de la aseguradora** a cubrir un siniestro, los pasos serían los siguientes:

- 1) Acudir al Departamento de atención al cliente, y una vez acreditada la negativa de la entidad por este departamento;
- 2) Presentar la queja al Defensor del asegurado, si la aseguradora dispone de dicho departamento. En caso de no existir dicha figura se debe ir al paso siguiente directamente.
- 3) Reclamar al Servicio de Reclamaciones de la Dirección General de Seguros si no se ha conseguido el resultado deseado o no se ha tenido respuesta en 2 meses. Recordar que las quejas pueden presentarse indistintamente en oficinas de la Dirección General de Seguros, del Banco de España o de la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

Paralelamente, o finalizado el cauce anterior, la vía judicial, la mediación o el arbitraje podrían ser otra solución al conflicto con la entidad aseguradora que ha denegado la cobertura del siniestro.

- f) Se observe un exceso en los tiempos de conducción o una minoración en los tiempos de descanso que sean superiores al 50 por ciento de los tiempos establecidos¹⁹²² reglamentariamente¹⁹²³, salvo que el conductor sea sustituido por otro¹⁹²⁴.
- g) Se produzca una ocupación excesiva del vehículo que suponga aumentar en un 50 por ciento el número de plazas autorizadas, excluida la del conductor¹⁹²⁵.

¹⁹²² Estas infracciones están incluidas también en la Ley 16/1987, de 30 de julio, LOTT (BOE núm. 182, de 31 de julio), la cual establece cuantías de multa muy superiores a las del TRLTSV. Además, permite la inmovilización aun cuando la infracción de exceso o minoración no llegue al 50 por ciento. Resultaría totalmente incongruente que, si un conductor profesional lleva un exceso o minoración inferior al 50 por ciento, se le permitiera continuar la marcha, y por tanto continuara cometiendo la infracción, hasta que la misma pasara de grave a muy grave, para poder inmovilizarlo. Si se detecta a un conductor que supera o minora los tiempos de conducción o descanso en más del cincuenta por ciento, se deben formular dos denuncias: una, al titular de la autorización administrativa de transporte por infracción al artículo 140.37.1) de la LOTT, y otra al conductor por ser responsable de una infracción a este artículo o al artículo 120 del RGCir, la cual está calificada como muy grave y lleva aparejada pérdida de seis puntos. Son dos personas distintas las responsables de dichas infracciones, salvo que sea autónomo, en cuyo caso también procede formular dos boletines, según la DGT.

¹⁹²³ Artículo 120 del Reglamento General de Circulación.

¹⁹²⁴ Tendría que aclarar que este último conductor puede hacerlo porque no ha superado los tiempos de conducción y tiene el permiso adecuado.

Véanse:

- **Real Decreto 1561/1995**, sobre jornadas especiales de trabajo en lo relativo al tiempo de trabajo de trabajadores que realizan actividades móviles de transporte por carretera).
- **Directiva 2002/15/CE**, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera.
- **Reglamento (CE) 561/2006**, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera.
- **Real Decreto 640/2007**, de 18 de mayo, por el que se establecen las excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera (BOE núm. 126, de 26 de mayo).
- **Real Decreto 128/2013**, de 22 de febrero, sobre ordenación del tiempo de trabajo de los trabajadores autónomos que realizan actividades móviles de transporte por carretera.
- **Reglamento (UE) núm. 165/2014** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera.
- **Real Decreto 1082/2014**, de 19 de diciembre, por el que se establecen especialidades para la aplicación de las normas sobre tiempos de conducción y descanso en el transporte por carretera desarrollado en islas cuya superficie no supere los 2.300 kilómetros cuadrados.
- **Instrucción Circular 1/2016** del Ministerio de Fomento (desde enero de 2020 pasa a denominarse "Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana"), de 28 de Julio de 2016, sobre "Tacógrafo y tiempos de conducción y descanso".

¹⁹²⁵ Aquí el legislador no ha meditado en lo que estaba aprobando. Seguramente pensaba que no debiera ser motivo de inmovilización que viajasen en un turismo de 5 plazas, 5 pasajeros además del conductor. Lo cual no deja de ser extraño ya que una de las personas viajaría sin cinturón (salvo que sea un turismo anterior a 1992 en los que no se exigían que lo tuviesen en las plazas de atrás). Pero no se dio cuenta que en un monovolumen de ocho plazas más el conductor, sí viajasen 11 pasajeros además el conductor no sería causa suficiente de inmovilización, con lo cual en este caso seguirían circulando 3 personas sin cinturón de seguridad, e incluso podría darse el caso de que excediese la Masa Máxima Autorizada.

En un turismo estándar de 4 plazas más el conductor, aumentar en un 50% el número de plazas autorizadas supondría que viajasen 6 personas más el conductor, un total de siete viajeros. Sin embargo, la DGT se muestra generosa con el infractor y estima que sólo se debe proceder a inmovilizar este tipo de vehículos cuando viajen 7 pasajeros más el conductor, ya que la Guía Codificada de infracciones en materia de tráfico y seguridad vial señala como infracción grave "conducir un vehículo ocupado por un número de personas **que exceda** del 50% del número de plazas autorizadas, excluido el conductor".

En estos casos los agentes, aunque no puedan inmovilizar el vehículo, deben prohibirle, en el boletín de denuncia, al conductor continuar viaje en esas condiciones porque los pasajeros no llevan todos cinturón de seguridad.

- h) El vehículo supere los niveles de¹⁹²⁶ gases, humos y ruido permitidos¹⁹²⁷ reglamentariamente¹⁹²⁸ según el tipo de vehículo.
- i) Existan indicios racionales que pongan de manifiesto la posible manipulación¹⁹²⁹ en los instrumentos de control.¹⁹³⁰

También no tiene sentido que se considere ocupación excesiva sólo cuando se aumente en un 50% el número de plazas autorizadas, ya que estaría prohibiendo la inmovilización cuando, por ejemplo, el aumento fuese un 100%, por ello debiera haber añadido el término “al menos” es decir: “que suponga aumentar, al menos, en un 50% ...”. Además, en un patinete y también en un ciclomotor o una motocicleta que sólo tuviesen una plaza autorizada el aumento de un 50% es ½ persona, ya que el 50% de 1 es 0,5.

La inmovilización se dejaría sin efecto si los ocupantes que exceden el número permitido se bajasen y buscasen otro medio de desplazamiento.

¹⁹²⁶ El artículo 12.7 TRLTSV es un poco más preciso técnicamente ya que habla de emisiones y por ello aquí debiera poner “los niveles de emisiones de gases, humos y ruido ...” y también debiera aclarar que basta con que se supere uno de esos niveles para que dé lugar a la inmovilización, por ello aún sería mejor que dijese “El vehículo supere cualquiera de los niveles de emisiones de gases, humos y ruido”.

¹⁹²⁷ En la denuncia por emitir perturbaciones o superar los límites permitidos, se deberán comprobarse los hechos a través de los correspondientes medios técnicos autorizados y adjuntarse el acta o diligencia de las pruebas de medición efectuadas con el resultado obtenido. Se puede denunciar por infracción al art. 7.1 del RGCir o por infracción al artículo 11.19) del RGV, siendo más indicado hacerlo por este Reglamento, tal como recomienda la DGT, de acuerdo con el principio de especialidad.

¹⁹²⁸ Art. 7 RGCir “Emisión de perturbaciones y contaminantes”.

¹⁹²⁹ Aquí vemos como “manipulación” se refiere a una actividad ilegal mientras que en el caso de las matrículas vimos que era una actividad legal.

¹⁹³⁰ Debía indicar a que instrumentos de control se refiere ya que parece hablar de los instrumentos de control de las emisiones, pero en el apartado j) de este artículo habla de “medios de control de captación de imágenes”. Por otra parte, ante el escándalo de las emisiones de contaminantes atmosféricos falseadas (caso Volkswagen y otros) se podrían inmovilizar multitud de vehículos.

El Ministerio de Fomento (desde enero de 2020 pasa a denominarse “Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana”) -Dirección General de Transportes Terrestres- en su Instrucción 1/2016, de 28 de julio de 2016, sobre “Tacógrafo y tiempos de conducción y descanso”, respecto a la inmovilización por manipulación de los aparatos de control, en su punto 6, establece:

“En cualquier caso, cuando sea detectada en carretera la manipulación del tacógrafo o del limitador se procederá, con carácter preceptivo, a la inmovilización del vehículo.

La inmovilización se mantendrá hasta que hayan desaparecido las causas que la motivaron, esto es, hasta que haya subsanado dicha manipulación. Para tener constancia de esta situación, deberemos contar con un informe de un taller oficial en el que nos certifiquen que efectivamente el aparato de control en cuestión ha sido revisado y se encuentra en perfecto estado de funcionamiento.

Dado que el resultado de la manipulación es registrar actividades de conducción como descanso, el examen de estos registros no mostrará ni falta de descanso ni exceso de conducción en el periodo controlado en la carretera, pero sí existe una manipulación, por lo que, aunque haya desaparecido la manipulación no así las causas consecuencia de la misma. En el caso del punto 4.10) -Inmovilizaciones- anterior, la inmovilización ha de mantenerse hasta que por el exceso de conducción o por la falta de descanso diario, se complete un mínimo de 9 horas de descanso, correspondiente con un descanso diario reducido.

Para no privilegiar a la empresa que comete la manipulación respecto a las empresas que se les obliga a realizar un descanso reducido, se considera que la subsanación total se obtendrá cuando el conductor haya realizado también un descanso de 9 horas. Por tanto, para reanudar el viaje, o el conductor realiza ese descanso o debe utilizarse otro conductor, confirmándose también que este cumple con lo estipulado en el Reglamento 561/2006 sin que pueda presentar a su llegada a destino un exceso de conducción diaria o una falta de descanso diario.

Si se detectara por cualquier medio una manipulación en un tacógrafo digital se actuará conforme viene haciéndose hasta el momento, trasladando el vehículo al taller autorizado más cercano al punto en el que se esté realizando el control, acompañándose por los agentes, para verificar la manipulación y decretar la inmovilización hasta que se subsanen las causas que la motivaron y se remitirá copia del boletín de denuncia y del informe anexo, si lo hubiera, a la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento (desde enero de 2020 pasa a denominarse “Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana”), acompañándose en su caso de todos los documentos impresos contenidos en el Reglamento (UE) 165/2014 y Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 de la Comisión por el que se ejecuta el Reglamento anterior, del día de la intervención, al objeto de

- j) El vehículo **está dotado de mecanismos o sistemas encaminados a eludir la vigilancia de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico**¹⁹³¹ en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas¹⁹³² y de los medios de control a través de captación de imágenes¹⁹³³.
- k) **Se conduzca un vehículo para el que se exige permiso de la clase C o D**¹⁹³⁴, careciendo de la autorización administrativa correspondiente.

adoptar medidas ejemplarizantes contra las empresas infractoras así como mantener informada a la Comisión Europea, tal y como prescribe el Reglamento (CE) n° 561/2006.

En el caso que el taller estuviera cerrado por ser el control en fin de semana y hubiera cumplido las 9 horas de descanso se determinará por el agente la actuación valorando si pudiera verse afectada la seguridad".

¹⁹³¹ Vemos que habla de forma general de mecanismos o sistemas, es decir, que comprende tanto a los inhibidores como a los detectores de radar y en caso de tener instalado cualquiera de ellos podría ser motivo de inmovilización. Si se le saca la matrícula trasera a un vehículo no se puede decir "que esté dotado" sino que sería lo contrario, es decir, "que carezca". Por ello debiera añadir "o carezca de alguna de las placas de matrícula o bien no sean legibles".

El motivo de incluir como sancionable llevar en el vehículo un detector de radar o cinemómetro es que su finalidad es eludir la posible denuncia, emitiendo ondas (efecto Doppler) creando en quien infringe un sentimiento de impunidad ante las infracciones por exceso de velocidad.

Un avisador no sería un detector, ya que es un dispositivo que se limita a compartir información de la ubicación en España de los cinemómetros fijos.

¹⁹³² La página "www.aeclub.org" de automovilistas europeos asociados en su edición de 6 de febrero de 2015, se hace eco de la anulación, por parte del Juzgado de lo Contencioso-Administrativo núm. 2 de Pamplona, de una multa de 6.000 euros y la pérdida de 6 puntos a un conductor, por confundir los agentes de tráfico un dispositivo de ayuda a la conducción con un inhibidor de radar. La sentencia da por probado que ni el conductor, que conducía un vehículo de la empresa, ni la Guardia Civil sabían con claridad para que servía el aparato que fue motivo de denuncia.

Según se indica en el fundamento de derecho segundo de la sentencia "No puede trasladar la administración la carga de la prueba al recurrente, es ella la que tiene **la obligación de probar sin ningún asomo de duda el hecho típico**, la conducción llevando instalado un dispositivo encaminado "a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico", para lo cual la propia norma ofrece un instrumento en su artículo 78, la inmovilización del vehículo, pues su apartado j) lo permite (...). No lo ha hecho, e insistimos, no puede exigir del administrado más diligencia de la que éste ha observado".

¹⁹³³ El art.13.6 del TRLTSV señala: "Se prohíbe instalar o llevar en los vehículos inhibidores de radares o cinemómetros o cualesquiera otros instrumentos encaminados a eludir o a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico, así como emitir o hacer señales con dicha finalidad. Asimismo, se prohíbe utilizar mecanismos de detección de radares o cinemómetros."

¹⁹³⁴ No habla de las clases C o D (que incluirían el C1, el D1, el C1+E y el D1+E) sino que se refiere en singular a la clase C o D).

Es decir, conducir un camión, para el que se requiere un permiso C o un autobús para el que es necesario un permiso D, con una licencia LVA o LCM o un permiso AM, A1, A2, A, B, B+E, C1, C1+E, D1, D1+E y vemos que se le da la misma importancia a contar sólo con una licencia o un permiso AM o disponer de un C1+E o D1+E para los que se necesita una notable preparación. En la Exposición de Motivos de Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modificó el texto articulado de la Ley sobre Tráfico de 1990, se señalaba "Entre las medidas provisionales, se han introducido dos supuestos de inmovilización que, vista la experiencia de estos últimos años, es importante recoger. Por una parte, es razonable que un camión o un autobús quede inmovilizado cuando el conductor carezca de un permiso que le habilite para conducir alguno de estos vehículos, que requieren de una especial destreza, **máxime si se trata de un vehículo que transporta personas**". Ya no se inmoviliza, por ejemplo, un turismo por tener el conductor el permiso B caducado (Instrucción DGT 14/V-106, 14/S-133, 14/C-114 de 08.05.2014). El compendio de instrucciones de la DGT de 08.5.2014: 14/V-106, 14/S-133, 14/C-114, señala que "No procede aplicar la inmovilización en los supuestos en los que el interesado conduzca un vehículo disponiendo de permiso de la misma clase, aunque no sea el adecuado para el vehículo" (por ejemplo, no procede la inmovilización cuando para conducir un vehículo se precise permiso de clase D y se esté en posesión de permiso de clase D1) y "no procede tampoco la inmovilización cuando el permiso de conducir es de clase adecuada al vehículo que se conduce pero está caducado".

La redacción de esta instrucción hace que un agente no pueda inmovilizar a un joven de 16 años que conduce una motocicleta de 1.000 cm³ teniendo únicamente el permiso A1.

I) En el supuesto previsto en el artículo 39.4¹⁹³⁵.

¹⁹³⁶ (Conductor no residente que no deposita el importe de la multa por una infracción incluso cometida por un pasajero).

¹⁹³⁷ (Silla de ruedas manual o con motor eléctrico).

¹⁹³⁸ (Conductor en cuyo permiso no figura una discapacidad).

2. La inmovilización se levantará en el momento en que cese la causa¹⁹³⁹ **que la motivó**¹⁹⁴⁰.

¹⁹³⁵ No respetar el régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas regulado por ordenanza municipal, por ejemplo, las limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como entorpecer el tráfico, lo que puede hacer que se proceda a la retirada del vehículo o su inmovilización, medida que también puede aplicarse cuando no disponga del ticket que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

¹⁹³⁶ Existe otro motivo de inmovilización que debiera figurar en este artículo. Así el art. 87.5 dispone: "5. Cuando **el infractor** no acredite su residencia legal en territorio español, el agente denunciante fijará provisionalmente la cuantía de la multa (con descuento del 50% por pronto pago) y, de no depositarse su importe, el conductor deberá trasladar el vehículo e **inmovilizarlo** en el lugar indicado por el agente denunciante".

Como vemos el infractor puede ser un pasajero que no lleve abrochado el cinturón de seguridad.

¹⁹³⁷ Al no tener la consideración de vehículo no puede ser inmovilizada. Si fuese utilizada por una persona sin movilidad reducida no residente en España no se podría inmovilizar en caso de impago de la denuncia. Además, no está prevista ninguna sanción si quien transita con ella, tanto si se trata de una silla manual como si es eléctrica, no tiene esa condición de persona con discapacidad y baremo de movilidad reducida. En algunos municipios, la ordenanza municipal les exige que para poder circular el conductor debe llevar encima un documento/tarjeta acreditativa de la discapacidad y baremo de movilidad reducida.

¹⁹³⁸ Los agentes deberían estar autorizados a impedir la conducción a aquellos conductores que cuenten con una discapacidad acusada que no figure en su permiso de conducción y también debiera figurar como causa de inmovilización en el art. que estamos examinando. El Reglamento de Tránsito de Perú permite en su art. 108, que "el efectivo policial" pueda impedirle la continuación de la marcha.

¹⁹³⁹ Esta previsión en determinados casos puede solucionarse rápidamente, como es cuando se produce un exceso de ocupación (apartado g) o no se lleva puesto el casco de protección (apartado c) mientras que en otros casos será más complicado.

El art. 292.II.a) del Código de la Circulación no dejaba en la indefinición el tiempo que un vehículo podía, estando en infracción, permanecer en la vía pública: "Cuando, inmovilizado un vehículo en la vía pública por orden de los Agentes de Tráfico, transcurran cuarenta y ocho horas sin que el conductor o propietario hayan corregido las deficiencias que motivaron la medida."

¹⁹⁴⁰ Este artículo no incluye entre los motivos de inmovilización el que el conductor carezca de permiso por no haberlo obtenido nunca, tenga la vigencia vencida, esté caducado o sea de un país fuera del EEE y exceda en el tiempo que le permite su utilización en España. Si el acompañante fuese el titular se le podría sancionar por el artículo 76.v) del TRLTSV por "Incumplir la obligación de impedir que el vehículo sea conducido por quien nunca hubiere obtenido el permiso o la licencia de conducción correspondiente".

El agente lo que podría es impedir que conductor infractor siguiese conduciendo basándose en el artículo 1.1 del RGCond que exige haber obtenido previamente el permiso o licencia para poder conducir vehículos de motor y ciclomotores (éstos han pasado a tener la consideración de vehículos de motor desde el 01.01.2016) por las vías donde se aplica el RGCir.

También el artículo 12.4 del RGCond, establece: "El permiso o licencia de conducción cuya vigencia hubiese vencido no autoriza a su titular a conducir y su utilización dará lugar a su intervención inmediata por la autoridad o sus agentes, que lo remitirán a la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente".

Si un extranjero residente en España no ha canjeado su permiso pudiendo hacerlo al existir un convenio bilateral entre España y su país, dentro del plazo estipulado (un año, en realidad) tampoco puede seguir conduciendo según el artículo 22.1) del RGCond.

Una de las causas de inmovilización que desaparece es cuando se hace cargo del vehículo otro conductor sobrio cuando aquel ha sido inmovilizado porque el conductor da positivo en las pruebas de alcoholemia o drogas.

3. En los supuestos previstos en los párrafos h), i) y j), del apartado 1¹⁹⁴¹, **la inmovilización sólo se levantará en el caso de que, trasladado el vehículo a un taller designado por el agente de la autoridad, se certifique por aquél la desaparición del sistema o manipulación detectada o ya no se superen los niveles permitidos**¹⁹⁴².
4. En el supuesto recogido en el párrafo e), del apartado 1¹⁹⁴³, se estará a lo dispuesto en la normativa sobre responsabilidad civil y seguro¹⁹⁴⁴ en la circulación de vehículos a motor¹⁹⁴⁵.
5. **La inmovilización del vehículo se producirá en el lugar señalado**¹⁹⁴⁶ **por los Agentes de la autoridad**¹⁹⁴⁷. A estos efectos, el agente podrá indicar al conductor del vehículo que continúe circulando hasta el lugar designado.
6. Salvo en los casos de sustracción u otras formas de utilización del vehículo en contra de la voluntad de su titular, debidamente justificadas, **los gastos que se originen como consecuencia de la inmovilización del vehículo serán por cuenta del conductor que cometió la infracción**. En su defecto¹⁹⁴⁸, serán por cuenta del conductor habitual o del arrendatario, y a falta de éstos, del titular. Los gastos deberán ser abonados como requisito previo a levantar la medida de inmovilización, sin perjuicio del correspondiente derecho de

En resumen, los agentes pueden estar amparados por una norma que impida que una persona conduzca un vehículo, pero no pueden proceder a la inmovilización del mismo fuera de las causas tasadas en este artículo 104 de la ley.

¹⁹⁴¹ h) gases, humos o ruido; i) manipulación de los instrumentos de control; j) mecanismos encaminados a eludir la vigilancia.

¹⁹⁴² Estos supuestos son: superar los niveles de gases, humos y ruidos; manipulación de los instrumentos de control y llevar instalados mecanismos o sistemas encaminados a eludir la vigilancia del tráfico.

¹⁹⁴³ Carezca del seguro obligatorio.

¹⁹⁴⁴ La Agrupación de Tráfico cuenta con dispositivos que permiten leer la matrícula de los vehículos y conocer al momento si dispone o no de seguro obligatorio de responsabilidad civil.

¹⁹⁴⁵ Legislación que regula la obligación de asegurar los vehículos:

Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009 (DOUE L 263, de 7 de octubre), relativa al seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad.

Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (BOE núm. 267, de 5 de noviembre), modificado por Ley 21/2007, de 11 de julio. Este RD establece en su art. 3 que “que el incumplimiento de la obligación de asegurarse determinará:

- La prohibición de circulación por territorio nacional de los vehículos no asegurados
- El depósito o precinto público o domiciliario del vehículo, con cargo a su propietario, mientras no sea concertado el seguro”.

A lo que añade que “se acordará cautelarmente el depósito o precinto público o domiciliario del vehículo por el tiempo de un mes, que en caso de reincidencia será de tres meses y en el supuesto de quebrantamiento del depósito o precinto será de un año, y deberá demostrarse, para levantar dicho depósito o precinto, que se dispone del seguro correspondiente y que los gastos que se originen como consecuencia del depósito o precinto del vehículo serán por cuenta del propietario, que deberá abonarlos o garantizar su pago como requisito previo a la devolución del vehículo”.

Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (BOE núm. 222, de 13 de septiembre).

¹⁹⁴⁶ En caso de que posteriormente a la inmovilización del vehículo éste fuese objeto de robo o de daños no relacionados con la seguridad vial, la responsabilidad no sería del agente sino del autor de los daños o del robo ya que el vehículo no queda bajo la custodia del agente.

¹⁹⁴⁷ Al referirse de modo genérico a “agentes de la autoridad” parece incluir a otros cuerpos de policía sin competencias en materia de tráfico como puede ser la policía nacional. Así este apartado sería de aplicación en controles para incautar drogas, armas u objetos robados.

¹⁹⁴⁸ Esta situación se daría cuando el conductor abandonase el lugar donde se cometió la infracción. Al no localizarlo se actuaría contra el conductor habitual o el que hubiera alquilado el vehículo y en su defecto contra el titular.

recurso y de la posibilidad de repercutirlos sobre la persona responsable que haya dado lugar a que la Administración adopte dicha medida. Los agentes podrán retirar el permiso de circulación del vehículo hasta que se haya acreditado el abono de los gastos referidos¹⁹⁴⁹.

En los supuestos previstos en los párrafos h), i) y j) del apartado 1¹⁹⁵⁰, los gastos de la inspección correrán de cuenta del denunciado, si se acredita la infracción.

7. Si el vehículo inmovilizado¹⁹⁵¹ fuese utilizado en régimen de arrendamiento, la inmovilización¹⁹⁵² del vehículo se sustituirá por la prohibición de uso del vehículo por el infractor¹⁹⁵³.

¹⁹⁴⁹ El último párrafo del apartado 6), referido a la facultad de los agentes para retirar el permiso de circulación del vehículo hasta que se haya acreditado el abono de los gastos, fue incorporado a través de la Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modificó el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (BOE núm. 85, de 8 de abril).

Respecto al levantamiento de la medida provisional de la inmovilización la DGT en escrito de fecha 15 de marzo de 2004, dice:

"En relación con la posibilidad de devolución de un vehículo retirado, aunque no se abone el importe de la sanción pecuniaria o garantizar su pago, cuando el titular del vehículo tiene residencia española y pretende pagar los gastos originados por tal retirada, pero el conductor infractor reside en otro país, esta Dirección General informa:

La previsión que contiene el artículo 71.2 del Texto Articulado de la Ley de Seguridad Vial (actualmente art. 104.6) TRLTSV), referida al pago de los gastos de la retirada del vehículo, previo a su devolución, ha de asociarse con lo contemplado en el párrafo tercero, apartado 1, del artículo 67 de la misma Ley (actualmente art. 87.5) TRLTSV), al señalar que "Cuando el infractor no acredite su residencia legal en territorio español, el agente denunciante fijará provisionalmente la cuantía de la multa y, de no depositarse su importe o garantizarse su pago por cualquier medio admitido en derecho, inmovilizará el vehículo.

La inmovilización del vehículo señalada en este último precepto -que por otra parte no distingue a quien corresponde su titularidad-, se articula como un mecanismo garantizador del pago de la sanción pecuniaria, habida cuenta de las escasas garantías del cobro o ejecución correspondiente, una vez que tal infractor ha vuelto a su país de residencia en el momento de la firmeza de la resolución que confirme dicha sanción, teniendo en cuenta que, de momento, no existe convenio en vigor entre Estados que permita la ejecución de este tipo de sanciones, por lo que se considera que en los casos planteados, para la devolución del vehículo, no solo se han de abonar los gastos ocasionados por su retirada, sino también, el importe de la multa fijada por el agente..".

¹⁹⁵⁰ h) gases, humos o ruido; i) manipulación de los instrumentos de control; j) mecanismos encaminados a eludir la vigilancia.

¹⁹⁵¹ La redacción no es adecuada ya que un vehículo inmovilizado no puede ser utilizado por ninguna persona (incluido el conductor) hasta que desaparezcan las causas que motivaron la inmovilización.

¹⁹⁵² La Instrucción 08/S-98 de la DGT de 12.05.2008, estableció que las empresas de alquiler de vehículos sin conductor podrían proceder a la retirada del vehículo sin necesidad de proceder al depósito del importe de la multa. Sin embargo, están obligadas a asumir, en caso de que los haya, los gastos derivados de la retirada del vehículo de la vía y su depósito en lugar adecuado.

¹⁹⁵³ Si el infractor no respeta la prohibición incurre en otra infracción que está contemplada en el art. 76.s) del TRLTSV (conducir un vehículo teniendo prohibido su uso) y que es de carácter grave.

La Instrucción 08/S-98, de 12 de mayo de 2008, sobre "Inmovilización de vehículo de alquiler sin conductor a corto plazo y conductor no residente", dice:

a) El depósito del importe de la cuantía de la multa por parte de la empresa de alquiler sin conductor se efectúa en concepto de medida provisional. En este sentido debe tenerse en cuenta la regulación que de estas medidas realiza la Ley 39/2015, de 1 de octubre, y que a estos efectos dispone que "No se podrán adoptar medidas provisionales que puedan causar perjuicio de difícil o imposible reparación a los interesados...". (art. 56.4). A este respecto, la STC 108/1984, de 26 de noviembre, indicaba ya que "la aplicación de medidas cautelares... ha de basarse en un juicio de razonabilidad acerca de la finalidad perseguida y las circunstancias concurrentes, pues una medida desproporcionada o irrazonable no sería propiamente cautelar, sino que tendría un carácter punitivo en cuanto al exceso".

b) Recaída resolución sancionadora sobre el procedimiento, el importe del depósito se convierte automáticamente en el importe de la sanción. A este respecto, debe tenerse en cuenta la configuración del principio de proporcionalidad establecido en la Ley de Procedimiento y que en este ámbito indica que "en la

¹⁹⁵⁴ (Desalojo del vehículo).

¹⁹⁵⁵ (Retención del vehículo).

¹⁹⁵⁶ (Transmisión entre particulares).

¹⁹⁵⁷ (No respetar la inmovilización del vehículo).

imposición de sanciones por las Administraciones Públicas se deberá guardar la debida adecuación entre la gravedad del hecho constitutivo y la sanción aplicada, considerándose especialmente los siguientes criterios para la graduación de la sanción a aplicar...b) la naturaleza de los perjuicios causados"

Por todo ello, habida cuenta de la imposibilidad habitual de la empresa de alquiler de vehículos sin conductor de recuperar el importe del depósito-sanción, y la imposición por tanto de consecuencias sobre un sujeto no responsable de la comisión de la infracción, este Centro Directivo entiende que la empresa de alquiler de vehículos sin conductor podrá proceder a la retirada del vehículo sin necesidad de proceder al depósito del importe de la multa.

Hecho diferente son los gastos derivados de la retirada del vehículo de la vía y su depósito en el lugar adecuado. En la mayoría de los supuestos dichos gastos no se producen. Sin embargo, en el supuesto de que se generen, de acuerdo con lo previsto en los apartados 1d) y 2 del artículo 71 de la Ley de Seguridad Vial (actualmente art. 104.6), serán por cuenta del titular (en este caso, la empresa arrendadora). Siendo así, no obstante, y con objeto de evitar o reducir su cuantía en el mayor grado posible, cuando este hecho se produzca, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil lo comunicará en el plazo más breve posible a la empresa arrendadora titular de los vehículos al objeto de que puedan retirarlos en el menor tiempo posible".

¹⁹⁵⁴ *El TRLTSV no contempla la posibilidad de exigir el desalojo del vehículo. La Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo (BOE núm. 77, de 31 de marzo) de Protección de la Seguridad Ciudadana, en su art. 21 contempla una serie de medidas de seguridad extraordinarias como, por ejemplo, la orden por parte de los agentes de la autoridad de evacuación de inmuebles en situaciones de emergencia, pudiendo efectuarla mediante órdenes verbales. Dado que no es de aplicación en un bien mueble sería interesante que fuese incluida la obligación de evacuar un vehículo en el TRLTSV. Hay situaciones como, por ejemplo, el riesgo de incendio o de colisión múltiple en que sería conveniente dotar a los agentes de tráfico de la competencia para dar órdenes en ese sentido.*

¹⁹⁵⁵ *Debiera considerarse la posibilidad de que además de la multa se pueda retener un tiempo un vehículo cuyo exceso de velocidad sea muy notable ya que ahora son denunciados, pero se les deja continuar. Sería una forma de que vieran que correr puede suponer no llegar antes sino más tarde.*

En Estonia, permiten sustituir la multa por un estacionamiento obligatorio mínimo de 45 minutos, ya que piensan que eso modifica la conducta imprudente más que una mera multa. Es decir, les permite poder pagar con su preciado tiempo, no con dinero, el tiempo que aspiraba a ahorrarse corriendo más de lo debido.

Hay personas que se oponen a esta medida porque piensan que los conductores querrán compensar el tiempo "perdido" a causa del estacionamiento forzoso acelerando de nuevo una vez que finalice, con lo cual podrían poner, aún más, en peligro la seguridad vial.

¹⁹⁵⁶ *El Reglamento General de Vehículos dispone en el Preámbulo: "En las transmisiones entre particulares, el titular deberá entregar el permiso de circulación del vehículo no al adquirente, sino a la Jefatura de Tráfico, acompañado del contrato de compraventa o arrendamiento, no pudiendo circular el adquirente con el vehículo mientras no renueve el permiso de circulación a su nombre, para lo que dispone de un plazo de treinta días, transcurrido el cual **se procederá a la inmovilización del vehículo**".*

¹⁹⁵⁷ *Aquí nos encontramos con dos posibilidades:*

a) *Que el conductor rompa el cepo o aparato similar.*

b) *Que estando en el vehículo o subiéndose a él continúe viaje sin respetar las indicaciones del agente.*

En el caso de quebrantamiento de la inmovilización, siempre que para esta se haya requerido la rotura del inmovilizador, se confeccionarán diligencias por desobediencia grave recogida el Código Penal. Asimismo también se incluirán los daños en el inmovilizador en las diligencias que se confeccionen.

Si no existe inmovilizador por no estar instalado se estará a lo dispuesto en la Ley Orgánica 4/2015 de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana, en su artículo 36, infracciones graves, punto 6, que textualmente dice, "la desobediencia o la resistencia a la autoridad o a sus agentes en el ejercicio de sus funciones, cuando no sean constitutivas de delito, así como la negativa a identificarse a requerimiento de la autoridad o de sus agentes o la alegación de datos falsos o inexactos en los procesos de identificación."

Ahora bien, parece que las subdelegaciones del gobierno no están de acuerdo con que se denuncie por la 4/15 los quebrantamientos de las inmovilizaciones y prefieren que se haga por tema de seguridad vial, por no obedecer las órdenes de los agentes, artículo 76 j) que considera infracción grave no respetar las señales y órdenes de los agentes de seguridad encargados de la vigilancia del tráfico.

¹⁹⁵⁸ (Alternativas al cepo).

¹⁹⁵⁹ (Quebrantamiento de la inmovilización).

Artículo 105. Retirada¹⁹⁶⁰ y depósito¹⁹⁶¹ del vehículo¹⁹⁶².

Este es otro ejemplo más de la necesidad de dar respuesta en la normativa a problemas cotidianos que dejarían de existir con una redacción más adecuada del TRLTSV y del RGCIr.

¹⁹⁵⁸ En China han ideado un dispositivo formado por una ventosa se pega **en la puerta del conductor** y dispone de un **cable** que se enrolla alrededor del **retrovisor y** que los agentes pegan a los vehículos mal estacionados. En su interior hay **un GPS y un temporizador**, que se utiliza para realizar un seguimiento de **cuántos días** ha estado activo el sistema: de esta manera, se calcula la cuantía de la multa económica. ¿Y el sistema de posicionamiento? Su función consistiría en **rastrear al infractor** si no abona la sanción. Y es que la ventosa sólo se puede retirar cuando se lleva a cabo el correspondiente pago.

¹⁹⁵⁹ Se denunciará por vía administrativa, en base a la Ley Orgánica 4/2015 de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana, artículo 36.6 que dice textualmente: “La desobediencia o la resistencia a la autoridad o a sus agentes en el ejercicio de sus funciones, cuando no sean constitutivas de delito, así como la negativa a identificarse a requerimiento de la autoridad o de sus agentes o la alegación de datos falsos o inexactos en los procesos de identificación”.

¹⁹⁶⁰ Existen dos tipos de retirada: la que supone retirar el vehículo de la vía pública y la retirada del depósito municipal. En el primer caso se cobra una tasa y además se cobra el almacenamiento y en el segundo hay que aportar:

- DNI y Permiso de Conducción.
- Permiso de Circulación del vehículo.
- Tarjeta de Inspección Técnica.
- Certificado de Seguro Obligatorio. En seguros de Flota vease lo referido arriba. (En caso de no funcionar los servicios telemáticos será obligatorio presentarlo).
- Si no es el propietario del vehículo, será necesaria la autorización original escrita y firmada por el titular, acompañada de DNI de éste último (fotocopia u original).

¹⁹⁶¹ El depósito supone la puesta de bienes o cosas de determinado valor bajo la custodia o guarda de una persona física o jurídica, que tendrá la obligación de responder de ellos cuando se le pida o cuando tenga que reintegrarlos o devolverlos. En principio, el depósito es un contrato regulado en el Código Civil que se constituye cuando uno recibe la cosa ajena con la obligación de guardarla y restituirla. Junto al depósito voluntario, que es aquel por el que la entrega de la cosa se realiza por la voluntad del depositario, existe en la ley sustantiva civil del depósito necesario. Este se hace, entre otras razones, en cumplimiento de una obligación legal o el aseguramiento de los bienes litigiosos. El traslado del vehículo al lugar donde se practicará el depósito podrá ser realizado por su conductor u otra persona autorizada por éste o por el titular del vehículo o, en su defecto, por la propia Administración.

¹⁹⁶² En este artículo se enumeran las circunstancias en que puede utilizarse la grúa. En algunos países señalan debajo del aviso de retirada con grúa, en un cartel complementario, el lugar donde ha sido depositado el vehículo, el teléfono del depósito y el horario en que puede ser retirado. En algunas localidades españolas se deja una pegatina en el suelo donde estaba el vehículo o en la acera, en la que aparece el logo del ayuntamiento, el dibujo de un vehículo grúa, el lugar del depósito y un teléfono de contacto. De esa forma el conductor sabe que no ha sido robado.

Al no estar esto último generalizado en España, parece ir contra lo dispuesto en el art. 53.2) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas que indica que “el interesado en el procedimiento administrativo tiene derecho: a) A ser notificado de los hechos que se le imputen, de las infracciones que tales hechos puedan constituir y de las sanciones que, en su caso, se les pudieran imponer, así como de la identidad del instructor, de la autoridad competente para imponer la sanción y de la norma que atribuya tal competencia”.

1. La autoridad¹⁹⁶³ encargada de la gestión del tráfico podrá proceder¹⁹⁶⁴, si el obligado a ello no lo hiciera, a la retirada del vehículo de la vía¹⁹⁶⁵ y su depósito¹⁹⁶⁶ en el lugar que se designe en los siguientes casos:

¹⁹⁶⁷ (Retirada de objetos pesados o voluminosos de la vía pública).

¹⁹⁶³ Debiera haber indicado “agente de la autoridad” en lugar de “autoridad”. La autoridad actúa dando instrucciones una vez que conoce por sus agentes los hechos.

¹⁹⁶⁴ Vemos como al indicar “**podrá proceder**” el TRLTSV ofrece esta posibilidad a la autoridad, pero no obliga a ello y además invita a los agentes a que comuniquen al conductor que van a proceder a la retirada del vehículo si aquel no lo hace. Además, a diferencia del art. 39.3) no menciona “por el tiempo indispensable”.

Dado que la retirada del vehículo se contempla como una posibilidad, estas actuaciones deberían reservarse a las situaciones más extremas, respetando el principio de proporcionalidad y dejando siempre a salvo la aplicación de las sanciones que procedan. El artículo 100.1) de la Ley 39/2015 del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, establece que “la ejecución forzosa por las Administraciones Públicas se efectuará, respetando siempre el principio de proporcionalidad”.

No tiene mucho sentido que se retire un vehículo de un lugar que ni entorpece el tráfico, ni genera peligro, ni obstaculiza el paso de peatones, ni impide el uso por parte de los discapacitados de las zonas que tienen reservadas.

También nos podríamos encontrar con el problema que el concesionario del servicio de retirada de vehículos cobre por cada retirada de un vehículo y se produzca el efecto perverso de que se acaben retirando vehículos sin que fuese estrictamente necesario.

¹⁹⁶⁵ El Juzgado de lo Contencioso-Administrativo número 3, de Málaga invalidó en setiembre de 2013 una sanción de octubre de 2010, por la que se sancionaba a una persona por estacionar su vehículo sobre una acera. Un gruista se encargó de retirar el vehículo sin la presencia de la policía municipal, de acuerdo con la ordenanza municipal de movilidad que le permitía hacerlo tras tomar una foto y enviarla a un agente para que procediese a la denuncia. El Juez entiende que el gruista no es agente de la autoridad y no se puede aplicar la presunción de veracidad y que la denuncia es voluntaria y el gruista debía identificarse correctamente y no con un número, ya que esa posibilidad está reservada a los agentes de la autoridad.

¹⁹⁶⁶ Es un contrato regulado en el Título XI del Código Civil. Supone la puesta de bienes o cosas de determinado valor bajo la custodia o guarda de una persona física o jurídica, que tendrá la obligación de responder de ellos cuando se le pida o cuando tenga que reintegrarlos o devolverlos.

El depósito de un vehículo supone su retirada de la vía pública y su puesta bajo la custodia de la autoridad competente o de la persona que ésta designe en los casos que reglamentariamente se determinen, si el obligado a ello no lo hiciera.

El traslado del vehículo al lugar donde se practicará el depósito podrá ser realizado por su conductor, otro conductor debidamente habilitado o, en su defecto, por la propia Administración. El depósito será dejado sin efecto, por la propia autoridad que lo haya acordado o por aquella a cuya disposición se puso el vehículo.

Los gastos que pudieran ocasionarse por el traslado y depósito del vehículo serán de cuenta del conductor o de quien legalmente deba responder por él (art. 25.4 RGCir).

¹⁹⁶⁷ No sólo los vehículos mal estacionados pueden ocasionar graves problemas de circulación sino también la existencia de objetos pesados o voluminosos en la vía pública y el TRLTSV no contempla estas situaciones. Sin embargo, algunos ayuntamientos como el de Lloseta en las Islas Baleares contemplan una tasa por la retirada de objetos pesados o voluminosos y su traslado al depósito municipal o al lugar que se determine y establece la obligación de abonar el servicio siempre que la retirada no se lleve a cabo por el conductor o persona autorizada.

- a) Siempre que constituya peligro¹⁹⁶⁸, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones¹⁹⁶⁹ o deteriore algún servicio o patrimonio público.
- b) En caso de accidente que impida continuar su marcha¹⁹⁷⁰.
- c) Cuando, procediendo legalmente la inmovilización del vehículo, no hubiere lugar adecuado para practicarla sin obstaculizar la circulación de vehículos o personas¹⁹⁷¹.
- d) Cuando, inmovilizado un vehículo de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 104, no cesasen las causas¹⁹⁷² que motivaron la inmovilización.
- e) Cuando un vehículo permanezca estacionado en lugares habilitados por la autoridad municipal como zonas de aparcamiento reservado para el uso de personas con discapacidad¹⁹⁷³ sin colocar el distintivo que lo autoriza¹⁹⁷⁴.

¹⁹⁶⁸ Bajo el razonamiento de que un vehículo conducido con un permiso de una categoría que no autoriza su conducción representa un peligro para la seguridad vial, un agente podría ordenar la retirada de un vehículo de la vía y su depósito en un lugar adecuado aplicando este artículo en lugar del 104k).

Un oficio del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, de 10.04.2019, (cuyo contenido aparece en una nota de prensa del día siguiente) dirigida a todos los Jefes de Policía Judicial de toda España, permite que en los casos de circulación de VMP por vías interurbanas, circunvalaciones, accesos a ellas, vías de alta densidad de tráfico y zonas peatonales, los agentes después de valorar las circunstancias concurrentes en la generación de riesgos relevantes, puedan utilizar este apartado y el h) de este mismo artículo para retirar y depositar el vehículo.

¹⁹⁶⁹ Con motivo de una procesión se podrían retirar los vehículos situados en su recorrido siempre que se hubiese advertido con suficiente antelación a sus titulares ya que se da la circunstancia de "graves perturbaciones a la circulación de peatones".

¹⁹⁷⁰ La circular del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, de 10.04.2019, dirigida a todos los Jefes de Policía Local de toda España, incluye entre esos vehículos a los VMP.

¹⁹⁷¹ Los agentes de tráfico, en este caso, deben primero solicitarle al conductor que traslade el vehículo hasta el depósito que le indiquen. Lo que debía estar claro es que los agentes tienen que acompañarlo para inmovilizar el vehículo.

¹⁹⁷² El artículo 292 del Código de la Circulación de 1934 establecía, antes de ser derogado, que: "Procederá la retirada del vehículo de la vía pública y su depósito bajo custodia de la autoridad competente o de la persona que ésta designe en los casos siguientes: Cuando, inmovilizado un vehículo en la vía pública por orden de los Agentes de Tráfico, transcurran cuarenta y ocho horas sin que el conductor o propietario hayan corregido las deficiencias que motivaron la medida".

Ese plazo lamentablemente no figura en el TRLTSV y en el RGCir, y se suele adoptar el de 48 o 72 horas.

Lo que vemos es que, salvo en el punto c), se debe primero proceder a tramitar un expediente de inmovilización del vehículo antes de proceder a su traslado a un depósito.

Si el titular se desentiende del vehículo, el art. 106 TRLTSV dispone que: "1. La Administración competente en materia de ordenación y gestión del tráfico podrá ordenar el traslado del vehículo a un Centro Autorizado de Tratamiento de Vehículos para su posterior destrucción y descontaminación:

a) **Cuando hayan transcurrido más de dos meses desde que el vehículo fuera inmovilizado** o retirado de la vía pública y depositado por la Administración y su titular no hubiera formulado alegaciones".

106.1[...]

"Con anterioridad a la orden de traslado del vehículo, la Administración requerirá al titular del mismo advirtiéndole que, **de no proceder a su retirada en el plazo de un mes**, se procederá a su traslado al Centro Autorizado de Tratamiento".

¹⁹⁷³ La Sala de lo Contencioso-Administrativo del TSJ de Madrid en Sentencia 544/2021 confirmó la retirada de una tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida por estar siendo usada sin que se esté dando traslado a su titular. Lo hizo acogiendo a lo dispuesto en el art. 271 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de Madrid.

¹⁹⁷⁴ El distintivo tiene que estar en vigor. Un conductor discapacitado sería sancionado y debería pagar el traslado al depósito si no hubiera colocado el distintivo oficial europeo, emitido por la autoridad municipal, que lo identifica como beneficiario de las plazas de estacionamiento para este tipo de personas. Sí posteriormente lo aportase, pagaría el traslado al depósito, pero no la sanción.

Recordemos que estas plazas no tienen limitación horaria y por ello no tienen que poner ningún tipo de ticket de estacionamiento.

- f) Cuando un vehículo permanezca estacionado en los carriles o partes de las vías reservados exclusivamente para la circulación o para el servicio de determinados usuarios y en las zonas reservadas a la carga y descarga¹⁹⁷⁵.
- g) Cuando un vehículo permanezca estacionado en lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria sin colocar el distintivo que lo autoriza, o cuando se rebase el triple¹⁹⁷⁶ del tiempo abonado conforme a lo establecido en la ordenanza municipal.
- h) Cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación¹⁹⁷⁷.

¹⁹⁷⁸ (Retirada por razones de seguridad o necesidad).

¹⁹⁷⁹ (Retirada de vehículos por carecer de seguro obligatorio).

La Recomendación del Consejo de 4 de junio de 1998 sobre la creación de una tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad (98/376/CE) la instauró a nivel europeo y en España se reguló mediante el Real Decreto 1056/2014 por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad. Este Decreto indica en su art. 8 los motivos que pueden llevar a las autoridades a la cancelación de la tarjeta.

Véase a este respecto la Sentencia 544/2021, de 30 de setiembre, de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid que estimó conforme a derecho la revocación y la retirada inmediata de la tarjeta por la autoridad municipal madrileña por estar siendo usada por una persona que no transportaba al titular de la tarjeta.

¹⁹⁷⁵ El legislador se olvidó de añadir en lo referente a las zonas de carga y descarga: “excepto que sea uno de los vehículos que lo tengan permitido reglamentariamente”. Y en el RGCir señalar que características deben reunir esos vehículos para que puedan utilizar esas zonas.

Recordemos que el **Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad**, en el artículo 7d) **permite la parada o estacionamiento en las zonas para carga o descarga, en los términos establecidos por la Administración local**, siempre que no se ocasionen perjuicios a los peatones o al tráfico. Aunque al ser anterior al TRLTSV y éste no contemplar ninguna excepción pareciera que hubiese dejado de ser válido en lo que se refiere a zonas de carga y descarga. Sin embargo, el RD 1056/2014 recoge los principios de autonomía personal e independencia de las personas, la participación e inclusión plenas y efectivas en la sociedad, la igualdad de oportunidades y la accesibilidad, que también figuran en el artículo 3 de la Convención Internacional sobre los derechos de las personas con discapacidad, aprobada el 13 de diciembre de 2006 por la Asamblea General de las Naciones Unidas, cuyo Instrumento de Ratificación se publicó en el BOE núm. 96, de 21.04.2008. Esta convención entró en vigor, en España, el 03.05.2008 y los Estados Parte se comprometen a adoptar todas las medidas legislativas, administrativas y de otra índole que sean pertinentes para hacer efectivos los derechos que en ella se reconocen. El TRLTSV debe respetar las medidas legislativas adoptadas para hacer efectivos los principios que figuran en un Tratado Internacional firmado y ratificado por España, mientras nuestro país no lo denuncie.

¹⁹⁷⁶ **La grúa puede retirar vehículos en zona azul sin ticket**, cuando el conductor no haya colocado aquél o cuando el período de estacionamiento triplique el tiempo abonado. Ejemplo, si una persona abona 1€ por una hora de estacionamiento que finaliza a las 9 de la mañana y sigue estacionado en el lugar más tiempo, a partir de las 12 de la mañana ya le podría retirar el vehículo la grúa. Si abonase 1€ y ese importe le autorizase a estacionar hasta las 12 de la mañana y estuviese libre de pago el período entre las 14 y las 16 horas, sólo podría ser retirado a partir de las 17 horas.

¹⁹⁷⁷ Ningún legislador parece haber mostrado interés en leer con detalle este artículo ya que este apartado prácticamente repite el a). Algo parecido a lo que ya vimos en el artículo 40b) y 40j) del TRLTSV.

¹⁹⁷⁸ Debiera figurar en la Ley. El art. 34 del Código griego de circulación señala: “La retirada de un vehículo, aunque esté detenido legalmente, puede llevarse a cabo (...), sin imponer sanciones administrativas u otros cargos, cuando exista una situación de necesidad o por razones de seguridad, (...).

¹⁹⁷⁹ El Juzgado de lo Contencioso-Administrativo nº 26 Madrid, en Sentencia 222/2023, de 1 setiembre, indica que en estos casos el vehículo puede ser inmovilizado, pero no retirado.

2. **Salvo en los casos de sustracción** u otras formas de utilización del vehículo en contra de la voluntad de su titular¹⁹⁸⁰, debidamente justificadas, **los gastos que se originen como consecuencia de la retirada**¹⁹⁸¹ a los que se refiere el apartado anterior, **serán por cuenta del titular, del arrendatario o del conductor habitual, según el caso, que deberá abonarlos como requisito previo a la devolución del vehículo**, sin perjuicio del derecho de recurso y de la posibilidad de repercutirlos sobre el responsable del accidente, del abandono del vehículo o de la infracción que haya dado lugar a la retirada. El agente de la autoridad podrá retirar el permiso de circulación del vehículo hasta que se haya acreditado el abono de los gastos referidos.
3. **La Administración**¹⁹⁸² **deberá comunicar la retirada y depósito del vehículo al titular en el plazo de veinticuatro horas**¹⁹⁸³. **La comunicación**¹⁹⁸⁴ **se efectuará a través de la Dirección Electrónica Vial, si el titular dispusiese de ella**¹⁹⁸⁵.

¹⁹⁸⁰ Algunos ayuntamientos como del Barcelona aclaran los casos en que los vehículos no están sujetos a la tasa por permanencia en el depósito municipal ni a la tasa por utilización de la grúa:

- Cuando el titular del vehículo lo haya cedido al Ayuntamiento para su desguace y el pago de la tasa sea posterior a la cesión.
- Cuando los vehículos utilicen el servicio de grúa o ingresen en el depósito municipal (los diez primeros días de estancia) por causa de necesidad (celebración de acto público autorizado, en caso de emergencia, obstaculización de limpieza, reparación o señalización de la vía pública, siempre y cuando la zona no haya estado debida y previamente señalizada como zona de estacionamiento prohibido, temporal o indefinida) accidente de circulación y en caso de robo u otras formas de utilización del vehículo en contra de la voluntad del titular, debidamente justificadas.

¹⁹⁸¹ Normalmente en el depósito le notifican la infracción cometida y puede pagar la sanción correspondiente, si lo hace en plazo y puede hacerse, con el 50% de descuento antes de retirar el vehículo.

¹⁹⁸² Hubiera quedado mejor si añadiese "actuante" a la palabra "Administración".

¹⁹⁸³ Si lo retira al día siguiente de recibida la notificación pagaría sólo un día de depósito. Si llevase varios días en el depósito antes de ser notificado de que el vehículo ha sido trasladado allí no tendría por qué pagar esos días.

¹⁹⁸⁴ La obligación de comunicar al titular en el plazo de 24 horas la retirada y depósito del vehículo se aplicará en todos los casos, tanto si tiene asignada una Dirección Electrónica Vial como si no dispone de la misma. El TRLTSV no alude expresamente a que en el plazo de 24 horas el titular del vehículo tiene que haber recibido la comunicación de la retirada y depósito del vehículo, sino que determina que en ese plazo la Administración tiene la obligación de comunicar, es decir, de efectuar por su parte las actuaciones necesarias para hacer llegar al titular del vehículo que se han adoptado esas medidas. Por lo tanto, debe entenderse cumplido el mandato legal por la administración si el inicio de la comunicación se produce en el plazo de 24 horas. A este efecto para efectuar la comunicación serán válidos cualesquiera medios que permitan dejar constancia de esa intención de la Administración de comunicar (teléfono, fax, correo electrónico...), con independencia de la fecha en la que el titular del vehículo reciba la comunicación (Instrucción DGT 10/V-86).

¹⁹⁸⁵ Instrucción 10N-86 de 13 de septiembre, sobre "Comunicación de la retirada y depósito del vehículo al titular en el plazo de 24 horas: artículo 105.3 TRLTSV".

Véase la Orden de 14 de febrero de 1974, por la que se regula la retirada de la vía pública y el depósito de vehículos automóviles abandonados (BOE núm. 48 de 25 de febrero de 1974).

Véase el art. 60 de esta norma (TRLTSV) sobre el domicilio y la dirección electrónica vial (DEV).

Artículo 106. Tratamiento residual¹⁹⁸⁶ del vehículo¹⁹⁸⁷.

1. La Administración competente en materia de ordenación y gestión del tráfico¹⁹⁸⁸ **podrá ordenar el traslado del vehículo a un Centro Autorizado de Tratamiento de Vehículos para su posterior destrucción y descontaminación:**

¹⁹⁸⁶ **Directiva 2008/98/CE** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre Residuos y por la que se derogan determinadas directivas integrándolas en una única norma (Directiva marco de residuos) (DOUE núm. L 312, de 22 de noviembre). Esta nueva Directiva establece el marco jurídico de la Unión Europea para la gestión de los residuos, proporciona los instrumentos que permiten disociar la relación existente entre crecimiento económico y producción de residuos, haciendo especial hincapié en la prevención, entendida como el conjunto de medidas adoptadas antes de que un producto se convierta en residuo, para reducir tanto la cantidad y contenido en sustancias peligrosas como los impactos adversos sobre la salud humana y el medio ambiente de los residuos generados.

En España, las competencias en esta materia incumben al Estado aprobar la legislación básica y a las comunidades autónomas su desarrollo (art. 149.1. 23ª y art. 148.1. 9ª CE).

Son especialmente importantes el Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, sobre los vehículos al final de su vida útil y la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular.

La normativa existente se propone:

- garantizar la entrega por el usuario de todos los vehículos al final de su vida útil;
- la recogida de los vehículos para su descontaminación en centros de tratamiento específicamente autorizados;
- la correcta gestión ambiental de los elementos y componentes extraídos del vehículo;
- el cumplimiento de los objetivos de reutilización, reciclado y valorización para los automóviles gestionados;
- la aplicación del principio de jerarquía, en el que se incorpora la preparación para la reutilización;
- el principio de responsabilidad ampliada de los productores de automóviles, por el que éstos debían hacerse cargo de los automóviles al final de su vida útil que les fueran entregados, garantizando la suficiencia de las instalaciones de recogida;
- las obligaciones de información de los agentes que intervienen en la producción y gestión de residuos;
- la acreditación del fin de la vida útil del vehículo mediante el certificado de destrucción o el certificado de valorización emitido por el centro autorizado de tratamiento;
- La regulación de las instalaciones y las operaciones de descontaminación y otras operaciones de tratamiento, fijándose las condiciones de almacenamiento;
- el régimen sancionador.

A estos efectos se consideran vehículos abandonados, aquellos que se encuentren en alguna de las situaciones a que se refiere el artículo 106 del TRLTSV.

¹⁹⁸⁷ Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, sobre los vehículos al final de su vida útil.

¹⁹⁸⁸ La DGT, a través de su Instrucción 10/S-120, de 12 de julio de 2010, sobre "Autoridad competente para la retirada y depósito del vehículo: art. 85.1 de la Ley 18/2009, de 23 de noviembre", dice: "El artículo 106.1 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, en su nueva redacción dada por la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, establece que: "La Autoridad encargada de la gestión del tráfico podrá proceder, si el obligado a ello no lo hiciera, a la retirada del vehículo de la vía y su depósito en el lugar que se designe...". Estas medidas estaban reguladas con anterioridad en el artículo 71.1 de la Ley de Seguridad Vial, en el que se establecía que: "La Administración podrá proceder, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine, si el obligado a ello no lo hiciera, a la retirada del vehículo de la vía y su depósito, en el lugar que designe la autoridad competente, ...".

Se están planteando consultas en relación con el nuevo artículo 106.1) al entenderse que la nueva redacción del precepto no atribuye a los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico la competencia para acordar la retirada y depósito del vehículo. Por este motivo y para dar cobertura legal a la adopción de las citadas medidas, en algunos Ayuntamientos se ha dictado un decreto, resolución o acuerdo de delegación de esas facultades en los agentes de la Policía Local.

Este Centro Directivo estima que el nuevo artículo 106.1) de la Ley de Seguridad Vial no modifica las competencias para acordar la retirada y depósito del vehículo que con anterioridad se recogían en el artículo 71. El hecho de que se haya sustituido el término "Administración", menos preciso, por el de "Autoridad encargada de la gestión del tráfico", no afecta a la materia, porque tampoco antes se mencionaba de forma expresa a los agentes encargados de la vigilancia del tráfico.

- a) Cuando hayan transcurrido más de dos meses desde que el vehículo fuera inmovilizado o retirado de la vía pública y depositado por la Administración y su titular no hubiera formulado alegaciones.
- b) Cuando permanezca estacionado por un período superior a un mes en el mismo lugar y presente desperfectos que hagan imposible su desplazamiento por sus propios medios¹⁹⁸⁹ o le falten las placas de matrícula¹⁹⁹⁰.

En consecuencia, el artículo 106.1) de la Ley de Seguridad Vial, que atribuye a la Autoridad encargada de la gestión del tráfico la competencia para la retirada y depósito del vehículo, implica la facultad de los Agentes de esa Autoridad para proceder a la retirada y depósito del vehículo. Corresponde al ámbito interno de la gestión de cada Administración determinar el modo en que los Agentes proceden a esa retirada y depósito".

Curiosamente después de señalar la DGT que "Administración" es menos preciso que "autoridad", el legislador volvió a sustituir "autoridad" por "administración" y es como aparece ahora en el TRLTSV.

¹⁹⁸⁹ ¿Y qué sucede si puede moverse por sus propios medios por ausencia de desperfectos o porque éstos no le impiden desplazarse? Una ordenanza municipal no debiera ser más restrictiva que el propio TRLTSV.

Debiera considerarse abandonado un vehículo que llevase estacionado en el mismo sitio, por ejemplo 3 meses, independientemente de su estado. Actualmente se producen casos de vehículos dados de baja temporal que están estacionados en la vía pública de forma permanente y no está claro que puedan ser inmovilizados o trasladados al depósito en aquellas localidades que carecen de él o cuya ordenanza no contempla que estar estacionado un período dado de días supone su traslado al depósito.

La justificación de las normas que posibilitan su retirada de la vía pública es el uso privativo y abusivo del dominio público.

¹⁹⁹⁰ Aquí exige que le falten las dos placas de matrícula, en el caso de que no sea un ciclomotor o una motocicleta, por lo que si sólo carece de una no se podría aplicar este apartado.

El procedimiento para denunciar un vehículo por abandono una vez localizado, es levantar un acta por parte del agente reflejando que el vehículo se encuentra abandonado. Se comunica al titular que debe retirarlo en el plazo de un mes. Si no lo hace, se traslada el vehículo a un Centro Autorizado de Tratamiento (Instrucción 10/S-118 DGT, de 25 mayo de 2010).

Si se trata de un remolque ligero el que está abandonado, el hecho de contar con placas de matrícula no quiere decir que las tenga, a efectos de este artículo, ya que son las del vehículo tractor. Por eso el Ayuntamiento debe dirigirse al titular del vehículo para que lo retire en el plazo de un mes, aunque siga conservando la matrícula del vehículo tractor (escrito de la JPT de Sevilla a la policía local de 05.08.2013).

Debiera considerarse abandonado un vehículo que llevase estacionado en el mismo sitio, por ejemplo 3 meses, independientemente de su estado. Actualmente se producen casos de vehículos dados de baja temporal que están estacionados en la vía pública de forma permanente y no está claro que puedan ser inmovilizados o trasladados al depósito en aquellas localidades que carecen de él o cuya ordenanza no contempla que estar estacionado un período dado de días supone su traslado al depósito.

c) Cuando recogido un vehículo como consecuencia de avería o accidente¹⁹⁹¹ del mismo en un recinto privado¹⁹⁹² su titular no lo hubiese retirado en el plazo de dos meses¹⁹⁹³.

¹⁹⁹¹ La redacción es incompleta ya que, si llevamos un vehículo a pintar y no lo volvemos a recoger, el taller no se podría acoger a esta norma ya que no es ni un accidente ni una avería. Tendría que demandar al titular por la vía civil, lo que se transforma en un proceso largo y farragoso.

El Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas, modificó el RGCir y ahora en su art. 130 se establece:

- c) Si los vehículos pueden continuar su marcha, lo harán de forma inmediata, asegurándose de circular con seguridad.
- d) Si precisaran de un servicio de auxilio, deberán abandonar lo antes posible los carriles de circulación y dirigirse hacia la primera salida disponible utilizando para ello el arcén derecho. Si ello no fuera posible, deberán detenerse en el arcén derecho de la vía o en el lugar donde cause menor obstáculo a la circulación.
- e) En el caso de accidente o avería, si el vehículo está inmovilizado sin posibilidad de reemprender la marcha, los ocupantes deberán abandonar el vehículo, siempre que exista un lugar seguro fuera de la plataforma de circulación y, en todo caso, deberán salir del vehículo por el lado contrario al flujo de tráfico sin transitar o permanecer en los carriles y arcones que conforman dicha plataforma. Si las condiciones de circulación no permitieran a los ocupantes abandonar el vehículo con seguridad, permanecerán en el habitáculo con el cinturón abrochado.
- f) Todo conductor deberá emplear el dispositivo de preseñalización de peligro reglamentario, sin perjuicio de encender la luz de emergencia si el vehículo la lleva y, cuando proceda, las luces de posición y de gálibo, en tanto se deja expedita la vía, para advertir dicha circunstancia.
- g) Se prohíbe cumplimentar el parte de accidente en la plataforma de circulación. Este proceso se llevará a cabo en un lugar seguro fuera de la vía.

¹⁹⁹² Un recinto privado puede ser un bajo en un edificio, una finca rural, etc., que puede pertenecer perfectamente al titular del vehículo, y no tiene sentido que diga que si un titular lleva allí su coche por accidente o avería se lo van a tratar como residuo. Parece que quieren referirse a un taller de reparaciones o a un recinto de ese taller, pero es sólo una suposición y las leyes deben evitar ser oscuras sobre todo porque una redacción un poco más adecuada lo evitaría.

La Instrucción VEH 2022/26 de la DGT de fecha 29.09.2022 señala: “En cuanto a los vehículos abandonados en recintos privados o pertenecientes a una Administración pública, aunque no encajan en ninguno de los supuestos previstos en el artículo 106 debemos plantearnos si nos encontramos ante un supuesto carente de regulación pero que, por su semejanza con los supuestos previstos en el citado precepto, permita su aplicación.

En el caso concreto de comunidades de propietarios, quizás el más común, la ley les impone ciertas obligaciones. Concretamente, el artículo 10.1.a) de la Ley 49/1960, de 21 de julio, sobre propiedad horizontal, dispone lo siguiente:

a) Los trabajos y las obras que resulten necesarias para el adecuado mantenimiento y cumplimiento del deber de conservación del inmueble y de sus servicios e instalaciones comunes, incluyendo en todo caso, las necesarias para satisfacer los requisitos básicos de seguridad, habitabilidad y accesibilidad universal (...)

Si un vehículo se incendia en una plaza de garaje de la comunidad y representa un riesgo (líquidos inflamables, corrosión, oxidación, etc.) para los vecinos o bien es abandonado y obstaculiza el acceso a las personas, especialmente las de movilidad reducida, y el titular no lo retira por voluntad propia, la comunidad de propietarios debe garantizar los requisitos básicos indicados en la Ley 49/1960 pero se verá impedida por la aplicación restrictiva de la norma.

El artículo 4.1 del Código Civil dice que “procederá la aplicación analógica de las normas cuando éstas no contemplen un supuesto específico, pero regulen otro semejante entre los que se aprecie identidad de razón”, limitado por el apartado 2 que expone que “las leyes penales, las excepcionales y las de ámbito temporal no se aplicarán a supuestos ni en momentos distintos de los comprendidos expresamente en ellas”.

Si entendemos que el fin último buscado por la norma es el correcto tratamiento medioambiental de los vehículos abandonados, en el caso del vehículos abandonados en recintos privados o pertenecientes a alguna Administración pública, nos encontramos ante un precepto, el artículo 106 de la LSV, susceptible de aplicación analógica que permite extraer de los casos que contempla un criterio adecuado para resolver estos casos carentes de regulación pero que guardan una semejanza notable con lo dispuesto en el artículo 106.

Por otra parte, la finalidad que la ley persigue con el citado precepto coincide con la que suelen motivar estas solicitudes de tratamiento residual y que, en caso de ser desestimadas, obligaría a los propietarios de los recintos a soportar indefinidamente las cargas derivadas del depósito de los vehículos y asimismo se estaría reconociendo

Con anterioridad a la orden de traslado del vehículo, **la Administración requerirá al titular del mismo advirtiéndole que, de no proceder a su retirada en el plazo de un mes, se procederá a su traslado al Centro Autorizado de Tratamiento**¹⁹⁹⁴.

¹⁹⁹⁵ (Vehículo abandonado en un estacionamiento privado de uso público).

¹⁹⁹⁶ (Vehículos extranjeros abandonados).

un vacío legal, para efectuar acto seguido una interpretación mecánica y literal de la ley que dejaría sin solución un problema que esta ha pretendido resolver.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, se entenderá la aplicación analógica de la Instrucción 10/S-118 para los casos de vehículos abandonados en recintos privados o cuya titularidad pertenezca a una Administración pública y se exigirán los mismos requisitos y acreditación documental para autorizar el tratamiento residual de los vehículos solicitados.

Asimismo, con el fin de dar mayor garantía jurídica a esta casuística de abandono en recintos privados, se exigirá también la aportación de los siguientes documentos por parte del solicitante:

- fotografías del vehículo abandonado en el recinto privado
- certificado del administrador o acta de la junta de propietarios donde se haya tratado la cuestión del vehículo concreto, en caso de que se halle en un recinto comunitario, para acreditar el tiempo de abandono (mínimo de dos meses)
- acta notarial en la que el interesado manifiesta las circunstancias y la ubicación real del vehículo”.

¹⁹⁹³ Ahora se permite que los talleres y depósitos de vehículos, que ven ocupadas sus instalaciones por vehículos llevados allí por accidente o para ser arreglados y cuyo titular nunca más volvió a interesarse por ellos, puedan deshacerse de los mismos siempre y cuando sigan el procedimiento establecido.

De todas formas, debiera quedar aclarado si los dos meses que figuran en este apartado empiezan a correr el día en que el vehículo entró en el taller o el día en que quedó reparado.

¹⁹⁹⁴ **Los talleres podrán llevar al Centro de Tratamiento de vehículos al final de su vida útil a los vehículos que lleven más de dos meses en el taller o en el depósito.** Antes avisarán a la Jefatura Provincial de Tráfico para que informe al titular de que, si en el plazo de un mes no lo retira, será trasladado a aquella instalación.

La normativa más detallada la encontramos en: Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, **sobre los vehículos al final de su vida útil** (BOE núm. 89, de 14 de abril);; **Instrucción 10N-86**, de 13 de septiembre sobre "Tratamiento residual del vehículo del artículo 106.1";; **Instrucción 13N-101**, de 15 de abril, "Placa identificativa para Centros Autorizados de Tratamiento (CAT).

Orden INT/2535/2015, de 11 de noviembre, sobre cumplimiento de las obligaciones de registro documental e información por los centros autorizados para el tratamiento de vehículos al final de su vida útil (BOE núm. 287, de 1 de diciembre).

¹⁹⁹⁵ Aunque la Ley de Tráfico no lo contemple adecuadamente, si lo hace citando ésta, la Ley 40/2002 reguladora del contrato de aparcamiento de vehículos, en su artículo 6, dedicado a la retirada de vehículos: "El titular del aparcamiento podrá utilizar el procedimiento previsto en el artículo 71 (ahora el art. 106 TRLTSV) del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial cuando permanezca un vehículo estacionado de forma continuada en el mismo lugar del aparcamiento por un período de tiempo superior a seis meses de forma que se presuma racionalmente su abandono, bien por su propio estado, por los desperfectos que tenga y que hagan imposible su desplazamiento por medios propios, por no tener placas de matriculación o, en general, por aquellos signos externos que hagan presumir la falta de interés del propietario en su utilización. Corresponderá al titular del aparcamiento la prueba del abandono del vehículo y del transcurso del período de seis meses”.

La Instrucción VEH 2022/26 de la DGT de fecha 29.09.2022 señala: “Por analogía con el supuesto contemplado en el artículo 106.1.c) sobre vehículos abandonados en un recinto privado como consecuencia de avería o accidente y con lo dispuesto en el artículo 106.2, se aplicarán las normas que para este caso se fijan en la Instrucción 10/S-118 y en la presente instrucción, con el añadido de que deberá acreditarse que el vehículo lleva abandonado en el aparcamiento público un mínimo de seis meses, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 6.1 de la Ley 40/2002”.

¹⁹⁹⁶ La Instrucción VEH 2022/26 de la DGT de fecha 29.09.2022 dispone: “En el caso de vehículos extranjeros abandonados (en muchos casos por accidente y al propietario no le compensa la reparación o repatriación del vehículo), la notificación de requerimiento civil se hará a través de edicto en la embajada o el consulado del país de matriculación, si no se dispone de domicilio del titular o no se ha podido obtener el justificante de notificación

¹⁹⁹⁷ (Domicilio de notificaciones desconocido en el caso de vehículos abandonados).

2. En el supuesto previsto en el apartado 1, párrafo c)¹⁹⁹⁸, **el propietario o responsable del lugar o recinto deberá solicitar de la Jefatura Provincial de Tráfico autorización para el tratamiento residual del vehículo**. A estos efectos deberá aportar la documentación que acredite haber solicitado al titular del vehículo la retirada de su recinto¹⁹⁹⁹.

²⁰⁰⁰ (Usucapión o prescripción adquisitiva de un vehículo).

en su domicilio en el extranjero. Se requerirá que la embajada o el consulado certifique la exposición del mencionado edicto durante un plazo no inferior a quince días.

Asimismo, el requerimiento administrativo de retirada del vehículo y la posterior resolución también deben hacerse a través de edictos en la correspondiente embajada o consulado, si no se dispone de domicilio del titular o no se ha podido obtener el justificante de notificación en su domicilio en el extranjero. La Jefatura Provincial también deberá publicar la resolución en BOE”.

¹⁹⁹⁷ La Instrucción VEH 2022/26 de la DGT de fecha 29.09.2022 establece: “Es posible que el titular del terreno donde se encuentre abandonado el vehículo desconozca los datos de notificación del titular o el domicilio fiscal del vehículo. Por motivos de protección de datos de carácter personal, cuando el titular es una persona física en el informe de vehículos únicamente figura el municipio del domicilio fiscal del vehículo.

Por ello, se podrá admitir como acreditación del trámite de requerimiento civil por parte del propietario del terreno la publicación de dicho requerimiento civil en el tablón edictal del municipio fiscal del vehículo, con certificado de publicación expedido por el secretario del ayuntamiento”.

¹⁹⁹⁸ Vehículo averiado o accidentado depositado en un recinto privado.

¹⁹⁹⁹ Con motivo de la entrada en vigor de la Ley 18/2009, por la que se modificó la Ley de seguridad vial en materia sancionadora, los talleres de reparación de vehículos pueden disponer el tratamiento residual de un vehículo, en el caso de que su propietario no lo retire y abone la factura correspondiente, en el plazo de un mes desde que se produzca la notificación de la Jefatura Provincial de Tráfico.

Esa es la teoría. En la práctica, el proceso es más lento. En primer lugar, el taller debe comunicar al titular del automóvil mediante burofax o carta certificada que el presupuesto para la reparación ya está confeccionado y a la espera de su aprobación, o bien que el vehículo ya está reparado.

Posteriormente debe requerir su retirada avisándole de que si en el plazo de un mes no se hace cargo del mismo se solicitará a la Jefatura Provincial de Tráfico que autorice su tratamiento residual. Pasado el mes, deberá solicitar a dicha Jefatura el desguace del automóvil y tendrá que aportar el CIF de la empresa, copia, del burofax/carta certificada, del anterior requerimiento, así como documentos que acrediten la estancia en el recinto (presupuesto de reparación, parte de recogida por accidente, fotografías de siniestro, etc.). Una vez realizada esta operación, la DGT requerirá al titular del coche para que en el plazo de un mes proceda a la retirada del vehículo, con la advertencia de que en caso de no hacerlo se procederá a su traslado a un Centro Autorizado de Tratamiento de Vehículos (CAT). Pasado el mes, Tráfico emitirá la resolución, autorizando o denegando, el tratamiento residual del automóvil.

Además, de acuerdo con el artículo 15 del Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero, por el que se regulan la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación de vehículos automóviles, de sus equipos y componentes, el taller podrá cobrar a su cliente gastos de estancia cuando, confeccionado el presupuesto o reparado el vehículo, y puesto en conocimiento del usuario este hecho, no proceda dicho usuario al pronunciamiento sobre la aceptación o no del presupuesto o a la retirada del vehículo en el plazo de tres días hábiles. En cualquier caso, los gastos de estancia solo procederán cuando el vehículo se encuentre en locales bajo custodia del taller y por los días que excedan del citado plazo.

En caso de que el dueño no abone la reparación del coche, el taller tendrá el derecho a desmontar o recuperar todas las piezas o repuestos que haya incorporado durante el proceso de reparación, lo que ayuda a paliar o reducir los costes originados.

²⁰⁰⁰ La usucapión o prescripción adquisitiva es el modo de adquirir la propiedad por posesión de la cosa durante un tiempo determinado. La Audiencia Provincial de Palencia mediante Sentencia 48/2022, de 24 de enero, confirmó la sentencia de primera instancia que desestimó la acción declarativa de dominio por usucapión formulada por un taller, la cual tenía por objeto un vehículo depositado en sus instalaciones desde hacía más de 9 años por no haber sido retirado por su titular tras ser reparado y no haber abonado la factura correspondiente. El taller alegaba que dicho depósito debía considerarse como posesión continuada del bien, lo que supondría la adquisición de su dominio por usucapión.

Sin embargo, la Audiencia Provincial puso de manifiesto que esa posesión no había sido en concepto de dueño, tal como exige el art. 1941 CC por cuanto la deudora sigue siendo dueña de la cosa, no pudiendo apreciarse que

3. En aquellos casos en que se estime conveniente, la Jefatura Provincial de Tráfico, los órganos competentes de las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, y el Alcalde o autoridad correspondiente por delegación, podrán acordar la sustitución del tratamiento residual del vehículo por su adjudicación a los servicios de vigilancia del tráfico²⁰⁰¹, respectivamente en cada ámbito²⁰⁰².

Artículo 107. Limitaciones de disposición en las autorizaciones administrativas²⁰⁰³.

1. **El titular de un permiso o licencia de conducción no podrá efectuar ningún trámite relativo a los vehículos de los que fuese titular en el Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico cuando figuren como impagadas²⁰⁰⁴ en**

hayán concurrido actos inequívocos que supongan una manifestación externa de la intención de la demandante de haber la cosa como suya en concepto de dueña.

La posesión en concepto de dueño ha de basarse en actos inequívocos, con clara manifestación externa en el tráfico, sin que baste la mera tenencia material, sino que a ella se añadirá la intención de haber la cosa como suya.

El Tribunal consideró que la posesión había nacido como consecuencia del derecho de retención "en prenda" de quien ha ejecutado una obra en cosa mueble (art. 1600 CC).

Lo único que puede afirmarse de la existencia del vehículo en las instalaciones del demandante es que se trata de una mera tenencia como consecuencia del derecho de garantía que supone la retención pues no se han probado otros actos que exterioricen una situación pública de dominio sobre el bien o que pongan de manifiesto la idea de ser o hacerse dueño del mismo por quien es su mero poseedor, así, no consta que hay sido utilizado o que se hayan desplegado sobre él otros derechos que no sea la mera tenencia en las instalaciones de la actora.

Esto supone que el abandono de un vehículo en un taller no permite transformar, sin más, la tenencia derivada de la garantía en propiedad por vía de la usucapión.

²⁰⁰¹ La ser establece: "En determinados supuestos, el vehículo objeto de tratamiento residual por abandono de su titular puede encontrarse aún en condiciones para un uso ordinario del mismo. Por este motivo, el apartado 3 del artículo 106 establece la posibilidad de que la autoridad competente para ordenar el tratamiento residual pueda sustituir esta actuación por la "adjudicación a los servicios de vigilancia del tráfico". La misma Instrucción indica como se debe proceder en estos casos.

²⁰⁰² Esta redacción no aclara que pasa cuando colisionan las competencias locales, autonómicas y estatales en este tema. Debiera establecerse un orden de preferencia o una autoridad única, que bien podría ser un juez, con capacidad de decisión. Si un vehículo es deseado por las autoridades vascas, catalanas, españolas o locales, ¿quién se queda con él? Tampoco establece con claridad que podría pasar a engrosar los vehículos al servicio de los agentes de tráfico de la autoridad sancionadora.

Aun cuando no se refiere explícitamente al caso de infracciones administrativas en materia de seguridad vial, ya que se trata de aplicación del artículo 374 del C. Penal y de la Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, sobre Represión del Contrabando, pero que también podría ser de aplicación a las situaciones de infracciones de tráfico, debemos tener en cuenta lo dispuesto por la Dirección General de la Guardia Civil en su "Circular núm. 1, de la Subdirección General de Apoyo, dada en Madrid, a 27 de marzo de 2012 (BOGC. núm. 18, de 3 de mayo), sobre "Modificación de la Circular número 18, de 7 de noviembre de 1997, por la que se imparten las instrucciones a seguir por las Unidades, Centros y Órganos del Cuerpo en el procedimiento técnico y administrativo sobre altas y bajas de vehículos cuya procedencia lo es en aplicación del artículo 374 del Código Penal, sobre tráfico de drogas y otros delitos relacionados, y la Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de Represión del Contrabando. A modo de ejemplo, cabría señalar:

- Con carácter general las marcas y modelos deben ser actuales y coincidentes con los del propio parque.
- Los vehículos deben pertenecer a los segmentos ligeros, medio y alto recogidos en el vigente Catálogo de bienes de adquisición centralizada de la Administración.
- Buen estado de conservación
- Funcionamiento correcto
- Carezcan de "Limitaciones de uso o Reserva de dominio".
- Antigüedad y kilómetros recorridos. Al respecto se ha de tener en cuenta la fecha de fabricación o de su primera matriculación, ya que las disposiciones legales vigentes permiten la matriculación más de una vez.

²⁰⁰³ Tienen la consideración de medidas provisionales.

²⁰⁰⁴ Los morosos en el pago de sanciones no podrán vender el vehículo. El titular de un permiso o licencia que acumule cuatro sanciones graves o muy graves firmes impagadas no podrán realizar ningún trámite relativo al

su historial de conductor cuatro sanciones firmes en vía administrativa por infracciones graves o muy graves²⁰⁰⁵.

2. El titular de un vehículo no podrá efectuar ningún trámite relativo al mismo cuando figuren como impagadas en el historial del vehículo cuatro sanciones firmes en vía administrativa por infracciones graves o muy graves²⁰⁰⁶.
3. Queda exceptuado de lo dispuesto en los apartados anteriores el trámite de baja temporal o definitiva²⁰⁰⁷ de vehículos.

CAPÍTULO VII

Ejecución de las sanciones

Artículo 108. Ejecución.

mismo, como su venta o transferencia. Lo mismo sucederá cuando estas sanciones lo sean en condición de titular del vehículo, o sea, se pueden tener sanciones simplemente por ser el titular, aunque no se tenga permiso de conducción. Por ejemplo, por no identificar a un conductor.

Todo posible adquirente de un vehículo pueda informarse de la existencia de esta limitación de disposición.

²⁰⁰⁵ *Es decir, aquel conductor que "infrinja reiteradamente", y además decida no abonar la sanción, no podrá vender su vehículo. En este sentido, cobra especial relevancia que, como ocurre en el ámbito mobiliario, ya que todo posible adquirente de un vehículo pueda informarse de la existencia de esta limitación de disposición. En caso contrario, la compraventa civil no podría transformarse en cambio de titularidad administrativa, con las consecuencias que ello conlleva.*

²⁰⁰⁶ *La misma regla es aplicable a los titulares de los vehículos, por las infracciones que a ellos se les atribuyan y que figurarán como impagadas en el historial del vehículo, como, por ejemplo, la existencia de cuatro o más sanciones por no identificar al conductor del vehículo, no pasar ITV; reforma no autorizada, etc.).*

*Por tanto, si un conductor tuviese, por ejemplo, varias multas leves, por no poner el ticket de la ORA, podríamos vender sin inconvenientes nuestro vehículo ya que la ley **sólo habla de multas graves o muy graves** y, además, éstas deben ser firmes lo que significa que, si se está recurriendo y no ha ganado firmeza, aunque sea grave o muy grave también se puede vender el vehículo.*

Con lo cual vemos que no existiría ningún inconveniente, aunque hubiera multas pendientes ya que éstas seguirán reclamándose por la vía administrativa al titular o conductor del vehículo y de no abonarse en vía voluntaria pueden ser exigidas por la vía de apremio con los recargos correspondientes o incluso a través del embargo.

²⁰⁰⁷ *Se quiere evitar el abandono de los vehículos en las vías públicas.*

El Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, sobre los vehículos al final de su vida útil, en su Disposición Final Primera modificó el art. 35 RGV estableciendo una nueva regulación de la baja definitiva el vehículo. Ahora, los vehículos matriculados causarán baja definitiva en el Registro de Vehículos en los casos siguientes:

1. *Cuando sus titulares o terceras personas que acrediten suficientemente su propiedad manifiesten expresamente la voluntad de retirarlos permanentemente de la circulación.*
2. *En el caso de que cualquier Jefatura de Tráfico acuerde de oficio mediante la oportuna resolución su retirada definitiva de la circulación, previo informe del órgano competente en materia de Industria acreditativo de que el estado del vehículo constituye, por desgaste o deterioro de sus elementos mecánicos, un evidente peligro para sus ocupantes o para la seguridad de la circulación en general.*
3. *Cuando cualquier Jefatura de Tráfico acuerde de oficio, mediante la oportuna resolución, la retirada definitiva de la circulación respecto de los vehículos que hayan sido retirados de las vías públicas por los agentes encargados de la vigilancia y regulación del tráfico, una vez comprobado que han sido abandonados por sus titulares, de acuerdo con la normativa prevista en el anexo I, supuesto en que podrá procederse a su desguace.*
4. *A petición del titular o de tercera persona que acredite su propiedad, por traslado del vehículo a otro país donde vaya a ser matriculado.*

El RD 265/2021 también actualizó la baja temporal contemplada en el art. 36.1.a) RGV. En estos casos el titular del vehículo debe manifestar su voluntad de retirarlo temporalmente de la circulación y tendrá una duración de 1 año desde la fecha de solicitud. Pasado ese plazo si no se solicita la prórroga, finalizará la baja temporal y el vehículo volverá a estar en situación activa.

Las prórrogas se podrán solicitar a la Jefatura de tráfico como máximo 2 meses antes de la fecha de finalización de la baja temporal.

Una vez firme la sanción en vía administrativa²⁰⁰⁸, se podrá proceder a su ejecución²⁰⁰⁹ conforme a lo previsto en esta ley²⁰¹⁰.

Artículo 109. Ejecución de la sanción de suspensión de las autorizaciones.

El cumplimiento de la sanción de suspensión prevista en el artículo 80²⁰¹¹ se iniciará transcurrido un mes desde que haya adquirido firmeza en vía administrativa, y el período de suspensión de la misma se anotará en los correspondientes registros²⁰¹².

Artículo 110. Cobro de multas²⁰¹³.

²⁰⁰⁸ Recordemos que el artículo 96.3 indica en el procedimiento ordinario que la interposición del recurso de reposición no suspenderá la ejecución de la sanción.

²⁰⁰⁹ La Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en su artículo 97 -Ejecución-, establece:

"1. Las Administraciones Públicas no iniciarán ninguna actuación material de ejecución de resoluciones que limite derechos de los particulares sin que previamente haya sido adoptada la resolución que le sirva de fundamento jurídico.

2. El órgano que ordene un acto de ejecución material de resoluciones estará obligado a notificar al particular interesado la resolución que autorice la actuación administrativa".

²⁰¹⁰ La resolución sancionadora será ejecutiva cuando haya alcanzado firmeza en vía administrativa para poder poner en marcha el procedimiento de recaudación previsto legalmente.

La interposición del recurso administrativos pertinente, ya sea preceptivo o potestativo, impide que la resolución administrativa alcance firmeza en dicha vía. Si no se interpone el correspondiente recurso (ya sea administrativo o jurisdiccional) contra la resolución sancionadora en plazo, se producirá la firmeza de la resolución sancionadora en cuestión, y, por ende, el inicio del procedimiento de ejecución.

Si el particular interpone el correspondiente recurso jurisdiccional contencioso-administrativo habrá que esperar que por el Tribunal se resuelva a su vez la solicitud de suspensión cautelar si la misma ha sido solicitada por el mismo. Si no solicitase la suspensión cautelar la Administración estaría facultada para iniciar el procedimiento ejecutivo".

²⁰¹¹ Se refiere a las autoescuelas y a los centros psicotécnicos. En estos casos se cursará orden al infractor para que entregue el documento al agente de la autoridad que se le indique.

Si no se entrega el documento, el RPSMT recoge en el artículo 20 que en estos casos «se pasará el tanto de culpa a la autoridad judicial», y que el ejercicio de las actividades propias de la respectiva autorización durante dicho período, aunque no se haya entregado el documento, se considerará como una infracción a todos los efectos.

²⁰¹² La Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en su artículo 98 - Ejecutoriedad-, determina: "1. Los actos de las Administraciones Públicas sujetos al Derecho Administrativo serán inmediatamente ejecutivos, salvo que:

- a) Se produzca la suspensión de la ejecución del acto
- b) Se trate de una resolución de un procedimiento de naturaleza sancionadora contra la que quepa algún recurso en vía administrativa, incluido el potestativo de reposición.
- c) Una disposición establezca lo contrario.
- d) Se necesite aprobación o autorización superior".

²⁰¹³ La Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en su artículo 98.2) - Ejecutoriedad-, determina: "Cuando de una resolución administrativa, o de cualquier otra forma de finalización del procedimiento administrativo prevista en esta ley, nazca una obligación de pago derivada de una sanción pecuniaria, multa o cualquier otro derecho que haya de abonarse a la Hacienda pública, éste se efectuará preferentemente, salvo que se justifique la imposibilidad de hacerlo, utilizando alguno de los medios electrónicos siguientes: a) Tarjeta de crédito y débito; b) Transferencia bancaria; c) Domiciliación bancaria; d) Cualesquiera otros que se autoricen por el órgano competente en materia de Hacienda Pública.

- 1. Una vez firme la sanción**²⁰¹⁴, el interesado dispondrá de un plazo final de **quince días** naturales para el pago de la multa²⁰¹⁵. Finalizado el plazo establecido sin que se haya pagado la multa, se iniciará el procedimiento de apremio²⁰¹⁶.

²⁰¹⁴ A diferencia del artículo 108 TRLTSV, al no aclarar que la firmeza es en vía administrativa podemos pensar no se pueden ejecutar forzosamente las multas hasta que no hayan pasado quince días naturales desde que adquieran firmeza ante los Tribunales.

²⁰¹⁵ Véase la Resolución de 23 de junio de 2010, de la Dirección General de Tráfico, por la que se crea y regula el Registro Electrónico en la Jefatura Central de Tráfico, acerca del procedimiento para el pago de sanciones de tráfico por internet.

²⁰¹⁶ El art. 21 del RPSMT dispone que: «cuando las sanciones hayan sido impuestas por la Administración General del Estado, los órganos y procedimientos de la recaudación ejecutiva serán los establecidos en el Reglamento General de Recaudación y demás normas de aplicación. En los demás casos, serán los establecidos en la legislación aplicable por las autoridades que las hayan impuesto». Mientras que, el TRLTSV recoge en su art. 110.2 que «Los órganos y procedimientos de la recaudación ejecutiva serán los establecidos en la normativa tributaria que le sea de aplicación, según las autoridades que las hayan impuesto».

El Real Decreto 939/2005, de 29 de julio, por el que se aprueba el Reglamento General de Recaudación, establece que las providencias de apremio constituyen el inicio de la actuación ejecutiva contra el patrimonio del obligado. El art. 71 del Reglamento General de Recaudación dispone que en la notificación de la providencia de apremio se harán constar:

- El lugar de ingreso de la deuda y del recargo.
- La repercusión de las costas del procedimiento.
- La posibilidad de solicitar el aplazamiento o fraccionamiento de pago.
- La indicación expresa de que la suspensión del procedimiento se producirá en los casos y condiciones previstos en la normativa vigente.
- Los recursos que procedan contra la providencia de apremio, órganos ante los que puedan interponerse y plazo para su interposición.

La Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria regula los plazos para el pago una vez iniciado el período ejecutivo y notificada la providencia de apremio en su artículo 62.5: Si la notificación de la providencia se realiza entre los días 1 y 15 de cada mes, desde la fecha de recepción de la notificación hasta el día 20 de dicho mes o, si este no fuera hábil, hasta el inmediato hábil siguiente.

Si la notificación de la providencia se realiza entre los días 16 y último de cada mes, desde la fecha de recepción de la notificación hasta el día cinco del mes siguiente o, si este no fuera hábil, hasta el inmediato hábil siguiente. Los motivos de oposición contra la providencia de apremio están limitados a los regulados en el artículo 167.3 de la Ley General Tributaria.

Del procedimiento de apremio es competente la Administración Tributaria según el art. 163 de la Ley General Tributaria (LGT). La incoación de este procedimiento se realiza mediante providencia al interesado, exigiendo la deuda que presenta y añadiendo los recargos que son consecuencia del impago (art. 167 LGT). Este procedimiento se produce en tres casos; que la deuda sea líquida, que haya pasado el período de pago voluntario o que se haya incumplido la obligación de pagar.

La Ley 39/2015, en su artículo 101, referido al "Apremio sobre el patrimonio", establece que "Si en virtud de acto administrativo hubiera de satisfacerse cantidad líquida se seguirá el procedimiento previsto en las normas reguladoras del procedimiento de apremio. En cualquier caso, no podrá imponerse a los administrados una obligación pecuniaria que no estuviese establecida con arreglo a una norma con rango de ley".

La finalización de este procedimiento viene determinada en el art. 173 LGT, así pues,

"1. El procedimiento de apremio termina:

- a) Con el pago de la cantidad debida a que se refiere el apartado 1 del artículo 169 de esta ley.
- b) Con el acuerdo que declare el crédito total o parcialmente incobrable, una vez declarados fallidos todos los obligados al pago.
- c) Con el acuerdo de haber quedado extinguida la deuda por cualquier otra causa.

2. En los casos en que se haya declarado el crédito incobrable, el procedimiento de apremio se reanudará, dentro del plazo de prescripción, cuando se tenga conocimiento de la solvencia de algún obligado al pago".

Con relación a las notificaciones en la vía de apremio, la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Baleares, n.º 279/2010, de 12 de abril, se pronuncia en el sentido de entender que no habiendo en la ley ninguna referencia específica habrá que estar a lo dispuesto para las notificaciones en general en los procedimientos sancionadores en materia de tráfico.

2. Los órganos y procedimientos de la recaudación ejecutiva²⁰¹⁷ serán los establecidos en la normativa tributaria que le sea de aplicación, según las autoridades que las hayan impuesto²⁰¹⁸.

Artículo 111. Responsables subsidiarios del pago de multas²⁰¹⁹.

1. **Los titulares²⁰²⁰ de los vehículos²⁰²¹** con los que se haya cometido una infracción serán responsables subsidiarios en caso de impago de la multa impuesta al conductor, salvo en los siguientes supuestos:

- a) **Robo, hurto²⁰²² o cualquier otro uso** en el que quede acreditado que el vehículo fue utilizado en contra de su voluntad²⁰²³.
- b) **Cuando el titular sea una empresa de alquiler sin conductor.**
- c) **Cuando el vehículo tenga designado un arrendatario a largo plazo²⁰²⁴ en el momento de cometerse la infracción.** En este caso, la responsabilidad recaerá en aquel.

²⁰¹⁷ El TRLTSV no detalla las normas por las que ha de regirse el procedimiento de recaudación ejecutiva de las sanciones firmes y ejecutivas que no se hayan abonado. La regulación aplicable en el caso de las multas impuestas por la Administración Estado, mediante las Jefaturas Provinciales de Tráfico, es el que figura en el Reglamento General de Recaudación aprobado por el Real Decreto 939/2005, de 29 de julio.

²⁰¹⁸ La Federación Española de Municipios y Provincias ha insistido en que las entidades locales puedan embargar bienes situados fuera de su territorio, con el fin de recaudar multas impuestas a ciudadanos que carecen de bienes en el territorio de la entidad local. No obstante, de momento no se ha conseguido el objetivo, pues continúa resultando de aplicación el art. 8.3 del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales donde se dispone que: "Las actuaciones en materia de inspección o recaudación ejecutiva que hayan de efectuarse **fuera del territorio de la respectiva entidad local** en relación con los ingresos de derecho público propios de ésta, serán practicadas por los órganos competentes de la correspondiente comunidad autónoma cuando deban realizarse en el ámbito territorial de ésta, y por los órganos competentes del Estado en otro caso, previa solicitud del presidente de la corporación".

El Juzgado de lo contencioso-administrativo núm. 31 de Madrid en sentencia núm. 209/2019, de 13 de junio de 2019, declaró la nulidad del embargo forzoso realizado a un ciudadano sobre cuentas corrientes domiciliadas fuera del término municipal.

²⁰¹⁹ La Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en su artículo 102) -Ejecución subsidiaria-, determina: "Habrá lugar a la ejecución subsidiaria cuando se trate de actos que por no ser personalísimos puedan ser realizados por sujeto distinto del obligado. En este caso, las Administraciones Públicas realizarán el acto, por sí o a través de las personas que determinen, a costa del obligado. El importe de los gastos, daños y perjuicios se exigirá conforme a lo dispuesto en el artículo anterior. Dicho importe podrá liquidarse de forma provisional y realizarse antes de la ejecución, a reserva de la liquidación definitiva".

²⁰²⁰ Su definición figura en el apartado 5 del Anexo I del TRLTSV.

²⁰²¹ Si un conductor de bicicletas menor de edad se salta un semáforo y se le sanciona y no paga la sanción, a veces sería difícil discernir si el titular del vehículo es el menor, uno de sus progenitores o ambos, y por lo tanto podría no poder cobrarse la sanción.

²⁰²² El artículo 244 del CP, considera autor de robo y hurto de uso de vehículos "El que sustrajere o utilizare sin la debida autorización un vehículo a motor o ciclomotor ajenos, sin ánimo de apropiárselo, será castigado con la pena de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días o multa de dos a doce meses, si lo restituyera, directa o indirectamente, en un plazo no superior a cuarenta y ocho horas, sin que, en ningún caso, la pena impuesta pueda ser igual o superior a la que le correspondería si se apropiare definitivamente del vehículo". Con lo que vemos que el CP excluye, en este caso, a los ciclos y a los vehículos de tracción animal.

²⁰²³ En este caso quedaría el titular exento, pero si se produce la situación contraria, es decir, si permite que el vehículo sea conducido por una persona a sabiendas de que carece de permiso o licencia, entonces tendrá que hacerse cargo subsidiariamente de las multas impuestas al conductor.

²⁰²⁴ Orden INT/3215/2010, de 3 de diciembre, por la que se regula la comunicación del conductor habitual y del arrendatario a largo plazo al Registro de Vehículos (BOE núm. 304, de 15 de diciembre). Según se establece en su artículo 1.2), "Se entenderá que un vehículo está cedido en régimen de arrendamiento a largo plazo cuando

d) Cuando el vehículo tenga designado un conductor habitual ²⁰²⁵ en el momento de cometerse la infracción. En este caso, la responsabilidad recaerá en aquel.

2. La declaración de responsabilidad subsidiaria y sus consecuencias, incluida la posibilidad de adoptar medidas cautelares ²⁰²⁶, se regirán por lo dispuesto en la normativa tributaria ²⁰²⁷.
3. El responsable que haya satisfecho la multa tiene derecho de reembolso contra el infractor por la totalidad de lo que haya satisfecho.

CAPÍTULO VIII

Prescripción, caducidad y cancelación de antecedentes

permanece arrendado a la misma persona física o jurídica por tiempo superior a tres meses dentro de un período de doce meses consecutivos. Se excluye del concepto de arrendamiento a largo plazo el arrendamiento financiero o leasing".

²⁰²⁵ Vemos que el titular del vehículo será responsable x en el caso de los conductores ocasionales o habituales no identificados.

²⁰²⁶ Debía decir "provisionales".

²⁰²⁷ La Ley General Tributaria establece en el art. 174.4 que el acto de declaración de responsabilidad debe ser notificado a los responsables, y la notificación tendrá el siguiente contenido:

- El texto íntegro del acuerdo de declaración de responsabilidad, especificando el presupuesto de hecho habilitante y las liquidaciones a las que alcanza dicho presupuesto.
- Los posibles medios de impugnación que pueden ser ejercitados contra dicho acto, el órgano ante el que deben de presentarse y el plazo para la interposición de los mismos.
- El lugar, plazo y forma en que debe ser satisfecho el importe exigido al responsable.

Y en su art. 181 sobre "Sujetos responsables de las infracciones y sanciones tributarias", dispone:

1. Serán sujetos infractores las personas físicas o jurídicas y las entidades mencionadas en el apartado 4 del artículo 35 de esta ley que realicen las acciones u omisiones tipificadas como infracciones en las leyes.
2. El sujeto infractor tendrá la consideración de deudor principal a efectos de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 41 de esta ley en relación con la declaración de responsabilidad.
3. La concurrencia de varios sujetos en la realización de una infracción tributaria determinará que queden solidariamente obligados frente a la Administración al pago de la sanción.

Finalmente, el art. 182) en su apartado 2, establece que "Responderán subsidiariamente del pago de las sanciones tributarias las personas o entidades que se encuentren en los supuestos de los párrafos a), g) y h) del apartado 1 del artículo 43 de esta Ley, en los términos establecidos en dicho artículo. El procedimiento para declarar y exigir la responsabilidad subsidiaria será el previsto en el artículo 176 de esta Ley", mientras que en su apartado 3) se determina que "Las sanciones tributarias no se transmiten a los herederos y legatarios de las personas físicas infractoras".

Véase también el Real Decreto 939/2005, por el que se aprueba el Reglamento General de Recaudación (BOE núm. 210, de 2 de setiembre).

Artículo 112. Prescripción²⁰²⁸ y caducidad²⁰²⁹.

1. El plazo de prescripción²⁰³⁰ de las infracciones previstas en esta ley será de tres meses para las infracciones leves y de seis meses para las infracciones graves y muy graves.

El plazo de prescripción comenzará a contar a partir del mismo día en que los hechos se hubieran cometido.

2. La prescripción se interrumpe por cualquier actuación administrativa de la que tenga conocimiento el denunciado o esté encaminada a averiguar su identidad o domicilio y se practique con otras administraciones, instituciones u organismos. También se interrumpe por la notificación efectuada de acuerdo con los artículos 89, 90 y 91.

El plazo de prescripción se reanuda si el procedimiento se paraliza durante más de un mes²⁰³¹ por causa no imputable al denunciado.

3. Si no se hubiera producido la resolución sancionadora transcurrido un año desde la iniciación del procedimiento, se producirá su caducidad²⁰³² y se procederá al archivo

²⁰²⁸ Las sanciones administrativas impuestas en un procedimiento de infracción de tráfico sólo pueden hacerse efectivas durante un período de tiempo, es decir **prescriben**.

Desde el mismo momento en el que se haya cometido la infracción, la Administración dispone de un plazo de tres meses, en el caso de las infracciones leves o de seis meses, en el caso de las infracciones graves o muy graves, para notificarlas; de no hacer esta notificación, la infracción habrá prescrito y, por tanto, la Administración no tendrá capacidad para sancionar y el procedimiento que tramite será contrario a derecho.

En rigor, lo que prescribe o se extingue con el transcurso del tiempo no son las infracciones cometidas o las sanciones impuestas, sino la potestad de la Administración para perseguir las infracciones y sancionarlas o para ejecutar por la fuerza las sanciones previamente impuestas.

²⁰²⁹ La **caducidad** se ocasiona por el transcurso de un determinado lapso de tiempo desde la iniciación del procedimiento sin que se haya producido la resolución del mismo. No supone la extinción de ningún derecho, sino sólo que se debe dictar resolución declarando la caducidad y ordenando el archivo del procedimiento. Si los plazos de prescripción no se han cumplido, nada impide que se pueda iniciar un nuevo procedimiento.

Por norma general, el computo de plazo de la caducidad comienza el día que se comete la infracción, sin embargo, se debe destacar una excepción relacionada con la fecha de inicio del procedimiento en el cual se tiene que proceder a conocer la identidad del infractor, que no pudo ser notificado en el acto de comisión de la infracción, sin que a estos efectos el inicio del cómputo pueda empezar a partir de la fecha de la denuncia por el agente.

²⁰³⁰ El artículo 30) -Prescripción- de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (BOE núm. 236, de 2 de octubre), dispone que "Las infracciones y las sanciones prescribirán según lo dispuesto en las leyes que las establezcan".

Vemos que se han establecido plazos específicos para las infracciones de tráfico.

La administración está obligada a notificar, en caso de que el agente no haya entregado en mano el boletín de denuncia, desde el día en que tuvieron lugar los hechos, en el plazo de 3 meses para las infracciones leves y de 6 meses para las graves y muy graves. Si no lo hace, prescriben y se archivan.

²⁰³¹ En este caso, tras un mes de paralización:

- Infracciones leves: 3 meses + un mes de paralización
- Infracciones graves y muy graves: 6 meses + un mes de paralización

²⁰³² Doctrina legal según STS de 3 de junio de 2008, de la Sala Tercera, BOE núm. 175, de 21 de julio).

La caducidad del procedimiento sancionador según la jurisprudencia:

La caducidad es el plazo de tiempo que tiene la Administración para dictar la resolución sancionadora desde que inicia el expediente sancionador.

Mientras el plazo de prescripción es el "tiempo para iniciar" el procedimiento, el plazo de caducidad es el "tiempo para terminarlo". (Magistrado José Ramón Chaves García - Sevach)

Si un procedimiento caducó, se "borra todo lo actuado", como si no existiera y, por tanto, podría reiniciarse el procedimiento sancionador si no se hubiese agotado el plazo de prescripción.

Sobre lo que se comenta a continuación se debe tener en cuenta que, el 2 de octubre de 2016 entró en vigor la Ley 39/2015 de 1 de octubre, "del Procedimiento Administrativo Común" que, entre otras cosas, abrió las puertas a la tramitación integral del procedimiento por internet y derogó el Reglamento para el Ejercicio de la Potestad

de las actuaciones, a solicitud de cualquier interesado o de oficio por el órgano competente para dictar resolución.

Cuando la paralización del procedimiento se hubiera producido a causa del conocimiento de los hechos por la jurisdicción penal²⁰³³, el plazo de caducidad se

Sancionadora (Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto), eliminando tácitamente figuras muy ventajosas para los ciudadanos, tales como la caducidad inicial del procedimiento.

El inicio del plazo de caducidad:

La Sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo de 14 de Julio del 2009 (rec.4682/2007) fija el **inicio del plazo de caducidad (dies a quo) en la fecha de adopción del acuerdo de incoación** (iniciación del expediente o procedimiento sancionador: por la notificación de la denuncia en el acto, por el envío de la notificación de la denuncia en otro caso, o bien desde que se conoce la identidad del infractor). Al respecto dispone el artículo 42.3.a) de la Ley 30/1992 (derogada), que el plazo máximo en el que debe notificarse la resolución expresa se contará, en los procedimientos iniciados de oficio, “desde la fecha del acuerdo de iniciación”. Actualmente con el mismo texto lo dispone el artículo 21.a) de Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

La sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo de 10 de Febrero de 2005 (rec.9/2004) expresa que “resulta interesante tener presente la sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo de 23 de mayo de 2001, dictada en recurso de casación en interés de ley que dice: “Esta Sala en su sentencia de 15 de noviembre de 2000, dictada en un recurso de casación en interés de la ley, sobre cuestión similar a la ahora examinada, razonó «que **la denuncia únicamente supone iniciación del expediente sancionador en el supuesto de que se notifique en el acto a los denunciados, y esa iniciación debe entenderse deferida en otro caso al momento en que se produzca el acuerdo correspondiente...** ». De conformidad con ello se estableció como doctrina legal, **para los supuestos en que la notificación de la denuncia no se verifica en el acto**, la siguiente: «conforme al artículo 16 del Reglamento de Procedimiento Sancionador en materia de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, **para el cómputo de los plazos a efectos de caducidad del procedimiento se tendrá en cuenta como fecha de iniciación la de incoación por órgano competente una vez conocida la identidad del infractor, que no pudo ser notificado en el acto de comisión de la infracción**, sin que a estos efectos el inicio del cómputo pueda efectuarse a partir de la fecha de la denuncia por el agente».

El término final del plazo de caducidad:

La Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo en sentencia de 10 de Marzo del 2008 (rec.1608/2994) fija claramente la **necesidad de notificación de la resolución sancionadora como término final del plazo de caducidad (dies ad quem)**: como destaca la sentencia de 23 de noviembre de 2006 (casación 13/2004) el artículo 44.2 de la Ley 30/1992 (derogada) dispone que en los procedimientos en que la Administración ejercite potestades sancionadoras o de intervención, susceptibles de producir efectos desfavorables o de gravamen, como es el caso, se producirá la caducidad por el vencimiento del plazo máximo establecido sin que se haya dictado y notificado resolución expresa (Contencioso.es).

Igualmente, la Sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo de 17 de noviembre de 2003 fija como doctrina legal, la de que “basta para entender concluso un procedimiento administrativo dentro del plazo máximo que la ley le asigne **el intento de notificación** por cualquier medio legalmente admisible según los términos del artículo 59.1 de la Ley 30/1992 (derogada), y que se practique con todas las garantías legales aunque resulte frustrado finalmente, siempre que quede debida constancia del mismo en el expediente”. En particular, en relación con los intentos de notificación realizados a través de correo certificado con acuse de recibo se entiende que el procedimiento en cuestión se ha concluido “**en el momento en que la Administración reciba la devolución del envío de la notificación**”.

En la vía de recurso, una vez que se ha resuelto y notificado la infracción, no operan ni la caducidad ni la prescripción del procedimiento

En la Sentencia 8106/2004, de 15 de diciembre de 2004 de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo, recurso de casación en interés de ley 97/2002, **se fija como doctrina legal que la prescripción no es extensible a la vía de recurso**: “el límite para el ejercicio de la potestad sancionadora, y para la prescripción de las infracciones, concluye con la resolución sancionadora y su consiguiente notificación, sin poder extender la misma a la vía de recurso”. (Benjamín Górriz Gómez. noticias.juridicas.com).

²⁰³³ El artículo 31) -Concurrencia de sanciones- de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (BOE núm. 236, de 2 de octubre), determina que “No podrán sancionarse los hechos que lo hayan sido penal o administrativamente, en los casos en que se aprecie identidad de sujeto, hecho y fundamento.

suspenderá y, una vez haya adquirido firmeza la resolución judicial, se reanudará el cómputo del plazo de caducidad por el tiempo que restaba en el momento de acordar la suspensión.

4. El plazo de prescripción²⁰³⁴ **de las sanciones** consistentes en multa será de cuatro años²⁰³⁵ y, el de la suspensión prevista en el artículo 80²⁰³⁶ será de un año, computados desde el día siguiente a aquél en que adquiriera firmeza la sanción en vía administrativa.

El cómputo y la interrupción del plazo de prescripción del derecho de la Administración para exigir el pago de las sanciones en vía de apremio consistentes en multa se regirán por lo dispuesto en la normativa tributaria.

Artículo 113. Anotación y cancelación²⁰³⁷.

1. Las sanciones por infracciones graves y muy graves y la detracción de puntos **deberán ser comunicadas al Registro de Conductores e Infractores²⁰³⁸** del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico por la autoridad que la hubiera impuesto en el plazo de los quince días naturales siguientes a su firmeza en vía administrativa.
2. Las autoridades judiciales comunicarán al Registro de Conductores e Infractores del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, en el plazo de los quince días naturales siguientes a su firmeza, las penas de privación del derecho a conducir vehículos a

Cuando un órgano de la Unión Europea hubiera impuesto una sanción por los mismos hechos, y siempre que no concurra identidad de sujeto y fundamento, el órgano competente para resolver deberá tenerla en cuenta a efectos de graduar la que, en su caso, deba imponer, pudiendo moderarla, sin perjuicio de declarar la comisión de la infracción".

²⁰³⁴ La prescripción de la sanción es el plazo de tiempo que tiene la Administración para exigir el pago de la sanción una vez que ha adquirido firmeza la resolución sancionadora. Se interrumpe por la iniciación del procedimiento de ejecución con conocimiento del interesado.

Ello supone que una vez que la sanción impuesta es firme existe un plazo de tiempo para que la Administración proceda a su ejecución y, transcurrido el plazo de tiempo establecido para la prescripción de las sanciones sin haberse ejecutado, éstas ya no se pueden exigir, extinguiéndose por ello la responsabilidad que se hubiera podido exigir a su autor o responsable.

²⁰³⁵ La Administración Tributaria podrá tratar de cobrar la deuda por un período de hasta 4 años para combatir la impunidad en que se movían algunos infractores.

²⁰³⁶ Incumplir las normas sobre el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de enseñanza y formación y de acreditación de los centros de reconocimiento de conductores (art. 80.3 en relación con el art. 77.q TRLTSV).

²⁰³⁷ El Ministerio de Justicia publicó la Instrucción 3/2015 de la Secretaría General de la Administración de Justicia sobre determinadas cuestiones relativas al **Sistema de Registros Administrativos de Justicia SIRAJ**. En concreto, se trata de un conjunto de indicaciones específicas para la práctica, entre otras, de:

1. **Anotaciones para el envío automatizado de datos a la Dirección General de Tráfico**
2. **Obligación de uso de la base de datos oficial del DNI/NIE** del Ministerio de Interior.
3. **Reglas para la remisión de datos de ejecutorias y de anotación de requisitorias** en casos de cooperación entre órganos.

²⁰³⁸ Aquí la redacción se aparta del contenido del art. 19 del Reglamento del Procedimiento Sancionador en Materia de Tráfico ya que en éste se habla de "anotación" en el Registro de Conductores e Infractores y en el TRLTSV de "comunicación al registro". Lo cierto es que las Jefaturas Provinciales de Tráfico no comunican nada, anotando directamente las sanciones en dicho Registro, aunque previamente han sido informadas por quien emite la denuncia en cada caso.

motor y ciclomotores²⁰³⁹ que se impongan por la **comisión de delitos**²⁰⁴⁰ contra la seguridad vial²⁰⁴¹.

²⁰³⁹ Desde el 01.01.2016 han pasado a tener la consideración de vehículos de motor.

²⁰⁴⁰ Aparecieron por primera vez en nuestro ordenamiento jurídico en el art. 574 del Código Penal de 1928, (Gaceta de Madrid, núm. 257, de 13 de septiembre de 1928) dentro de los delitos afines a los estragos, imputables a imprevisión, imprudencia e impericia. Disponía: "El que condujere los vehículos o aparatos de locomoción o transporte para cuya conducción se necesite aptitud determinada, sin certificación que acredite ésta, será castigado con la pena de dos meses y un día a un año de prisión y multa de 1.000 a 3.000 pesetas". Es decir, se castigaba el no poseer el permiso de conducción.

En la actualidad figuran en la Ley Orgánica 10/1995 (BOE núm. 281, de 24 de noviembre de 1995), de 23 de noviembre, del Código Penal, en el Capítulo IV que se ocupa de los delitos contra la seguridad vial en los artículos 379 al 385 ter.

El art. 47 CP establece que "La imposición de la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores inhabilitará al penado para el ejercicio de ambos derechos durante el tiempo fijado en la sentencia" y que "Cuando la pena impuesta lo fuere por un tiempo superior a dos años comportará la pérdida de vigencia del permiso o licencia que habilite para la conducción ..."

El art. 83.8 C.P. le permite al juez dejar en suspenso las penas privativas de libertad por la "prohibición de conducir vehículos de motor que no dispongan de dispositivos tecnológicos que condicionen su encendido o funcionamiento a la comprobación previa de las condiciones físicas del conductor, cuando el sujeto haya sido condenado por un delito contra la seguridad vial y la medida resulte necesaria para prevenir la posible comisión de nuevos delitos", con lo que parece referirse al sistema alcolock (sistema de bloqueo de la dirección por consumo de alcohol) o similares (que dificultan utilizar el vehículo habiendo consumido alcohol) aunque su elevado coste penaliza a aquellos conductores con menos recursos económicos.

²⁰⁴¹ La modificación del Código Penal por la Ley Orgánica 1/2015 ha hecho desaparecer las faltas contra las personas que afectaban a la seguridad vial.

Ahora el homicidio cometido por imprudencia leve se reconduce a la vía civil, el homicidio por imprudencia menos grave pasa a constituir un delito leve y el cometido por imprudencia grave sigue siendo delito. Lo mismo sucede en el caso de las lesiones.

Al pasar las imprudencias leves a la jurisdicción civil ya no habrá informe de un perito médico forense y las partes serán las que tengan que aportar sus informes periciales correspondientes.

Una circular del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, de 10.04.2019, dirigida a todos los Jefes de Policía Local de toda España, permite que los agentes, cuando la utilización del móvil pueda haber participado, al provocar la distracción del conductor, en la comisión de una imprudencia grave con resultado de fallecimiento o lesiones graves, puedan solicitar el acceso a los datos electrónicos de tráfico que permitan saber si estaba hablando en ese momento.

Dado que de acuerdo con el art. 80 y ss del Código Penal los jueces o tribunales, mediante resolución motivada, podrán dejar en suspenso la ejecución de las penas privativas de libertad no superiores a dos años y, asimismo, el art. 66.2 del mismo Código Penal permite que en los delitos imprudentes, los jueces o tribunales apliquen las penas a su prudente arbitrio, sin sujetarse a las reglas prescritas para otros delitos dolosos.

Además el reo puede beneficiarse de eximentes parciales: 1) reconocimiento de la responsabilidad (art. 21.4ª CP), 2) reparación del año (art. 21.5ª CP y art. 963.2ª y 984 LeCRIM) y 3) aceptación de la condena (art. 803 y ss LeCRIM).

El resultado final es que la víctima se puede sentir desamparada por la decisión de los jueces y tribunales y a los ciudadanos les pueden resultar sorprendentes algunas sentencias.

Por eso y dado que los juicios penales se demoran años y las sentencias casi nunca son satisfactorias para el cliente, muchos abogados recomiendan a las víctimas acudir solo a la vía civil, ya que, en esos casos, un 70% de los asuntos se resuelven con un acuerdo y del resto, un tercio, antes de entrar en sala. Sin embargo, eso no evita que los afectados abandonen el juzgado con la sensación de que no se ha hecho justicia. Ya la memoria de la FGE de 2010 resaltaba que muchas víctimas denuncian que "no son infrecuentes los gestos de desaire del denunciado y su familia, antes, durante y después del juicio, incluso de modo permanente si comparten barrio o vecindad", lo que origina un "relevante sufrimiento moral" a la víctima del accidente de tráfico y sus familiares.

Para que se pueda apreciar una eximente completa de responsabilidad criminal en base a una situación de urgencia o de extrema necesidad en el caso de una velocidad excesiva que constituya delito, es necesario que concurran los siguientes requisitos:

1. Una verdadera situación de necesidad.
2. La existencia de un peligro real, inminente y grave para el bien jurídico que se intenta salvar.
3. Que se hayan agotado todas las otras alternativas a la comisión de este delito.

3. En el Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico quedarán reflejadas las sanciones firmes por infracciones graves y muy graves en las que un vehículo tanto matriculado en España como en el extranjero estuviese implicado y el impago de las mismas²⁰⁴², en su caso. Estas anotaciones formarán parte del historial del vehículo²⁰⁴³.
4. Las anotaciones²⁰⁴⁴ se cancelarán de oficio, a efectos de antecedentes²⁰⁴⁵, una vez transcurridos tres años²⁰⁴⁶ desde su total cumplimiento²⁰⁴⁷ o prescripción²⁰⁴⁸.

TÍTULO VI

Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico²⁰⁴⁹

En este sentido, el Tribunal Supremo, en su sentencia núm. 470/2009, de 7 de mayo, ECLI:ES:TS:2009:3288 declara que, «la esencia de la exigente de estado de necesidad, completa o incompleta, radica en la existencia de un conflicto entre distintos bienes o intereses jurídicos, de modo que sea necesario llevar a cabo la realización del mal que el delito supone –dañando el bien jurídico protegido por esa figura delictiva– con la finalidad de librarse del mal que amenaza al agente, siendo preciso, además, que no exista otro remedio razonable y asequible para evitar este último, que ha de ser grave, real y actual».

²⁰⁴² Según la Federación Española de Municipios y Provincias, de los dieciséis millones de sanciones que se emiten en España, algo más de dos millones y medio corresponden a infracciones cometidas por conductores extranjeros, casi la mitad de ellas en vías urbanas. Hasta ahora, la mayoría no se llegaban a cobrar por la complejidad que implicaba el proceso. La FEMP ha puesto en marcha un servicio específico, adjudicado a la entidad especializada en la gestión ejecutiva de este tipo de multas, Nivi Gestiones España, en julio de 2014, y confía en que el cobro de estas sanciones resultará mucho más fácil. La entidad adjudicataria del servicio viene realizando esta labor en Italia, por cuenta de los Ayuntamientos, desde hace varios años.

El procedimiento de cobro es el siguiente: una vez abierto el expediente por parte de la administración sancionadora, se procede a la localización del infractor. A partir de ahí, tras la solicitud de los datos correspondientes a las autoridades del país de residencia, se produce la notificación en el idioma del país del conductor sancionado.

En la notificación se indican los detalles de la infracción: dónde se ha producido, qué día y a qué hora, qué tipo de normativa ha infringido y cuál es la cuantía de la sanción. También se facilita al infractor un número de teléfono, un correo electrónico y una clave de acceso a un portal de internet para comprobar su expediente. En él podrá acceder a todos los datos relativos a la multa (la fotografía, el artículo concreto de la ley u ordenanza infringido) y un listado de personas con las que se pueden poner en contacto de forma directa. Se espera que a través de este sistema los ayuntamientos recauden unos 20 millones de euros anuales.

²⁰⁴³ Aunque el artículo 2.1) del RGV señala que en el Registro de Vehículos figurarán “cuantas vicisitudes sufran posteriormente aquéllos o su titularidad” no es del todo cierto ya que no figuran los accidentes en que se ha visto implicado o las reparaciones que se le hicieron. Por ello debía decir “vicisitudes administrativas”.

²⁰⁴⁴ Las anotaciones se refieren a **las sanciones graves o muy graves**, tanto del Reglamento de Conductores como del de Vehículos (incluso vehículos extranjeros).

²⁰⁴⁵ El art. 94 del TRLTSV, que se ocupa del procedimiento abreviado señala: “g) **La sanción no computará como antecedente en el Registro de Conductores e Infractores del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, siempre que se trate de infracciones graves que no lleven aparejada pérdida de puntos**”.

²⁰⁴⁶ Lamentablemente, el art. 19.1) del Reglamento Sancionador en Materia de Tráfico, a pesar de haber pasado varios años desde la aprobación de la Ley 6/2015, sigue manteniendo que las anotaciones por sanciones graves y muy graves se cancelarán de oficio a efectos de antecedentes una vez **transcurridos dos años** desde su total cumplimiento o prescripción.

²⁰⁴⁷ Es decir, una vez pagada la multa. Si no se pagan hay que tener en cuenta que el artículo 107.2) señala: “El titular de un vehículo no podrá efectuar ningún trámite relativo al mismo cuando figuren como impagadas en el historial del vehículo cuatro sanciones firmes en vía administrativa por infracciones graves o muy graves”. También debemos tener en cuenta que, si no se pagan, a los 4 años habrá prescrito la posibilidad de cobrarlas y empezaría a correr el plazo de 3 años para ser canceladas a efectos de antecedentes.

²⁰⁴⁸ Se añadirían 3 años al plazo de prescripción de 4 años, indicado en el art. 112.4) del TRLTSV para las sanciones que consisten en una multa.

²⁰⁴⁹ El Registro no toma en consideración el “suicidio al volante”. No se puede considerar propiamente un accidente, pero figura como tal en las estadísticas oficiales del DGT. Estos “accidentes” son sin embargo

Artículo 114. Creación.

1. Se crea el Registro Nacional de Víctimas de Accidentes²⁰⁵⁰ de Tráfico²⁰⁵¹ del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico²⁰⁵².
2. Las Comunidades Autónomas con competencias en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor podrán crear, respecto a sus ámbitos territoriales, sus propios Registros de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

²⁰⁵³ (Investigación de accidentes).

Artículo 115. Finalidad²⁰⁵⁴.

contabilizados en algunos países. Así sucede en Finlandia donde los suicidios al volante suponen el 1,2% del total y supondrían según los años, entre el 2 y el 4% de los accidentes mortales.

²⁰⁵⁰ La Audiencia Provincial de Cáceres en sentencia 15/2020, de 9 de enero, señala que para que exista accidente en el sentido previsto en el art. 100 de la Ley de Contrato de Seguro, es necesario que la lesión o daño corporal del asegurado sea debido a una causa externa, esto es, que no obedezca a un padecimiento orgánico o que no venga desencadenada, de forma exclusiva o fundamental por una enfermedad. Por ello no considera accidente cuando el conductor sufre un infarto agudo de miocardio, sí además no sufría una cardiopatía congénita previa al accidente.

²⁰⁵¹ Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre (BOE núm. 289, de 29 de noviembre), por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

Véase el RD 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado..

²⁰⁵² El Real Decreto 952/2018, de 27 de julio, (**derogado**) por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior (BOE núm. 183, de 30 de julio) recuperó el **Observatorio Nacional de Seguridad Vial**, que entre otras funciones se encarga del desarrollo y gestión del **Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico**.

Se mantuvo el Observatorio en el art. 11.2.c) del Real Decreto 734/2020, de 4 de agosto, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior (BOE núm. 211, de 05 de agosto) y en el art. 12 del Real Decreto 207/2024, de 27 de febrero (BOE de 28 de febrero), por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior.

²⁰⁵³ Más importante que un Registro Nacional de Accidentes de Tráfico es el análisis de las causas de los mismos que sirva para crear un entorno amigable para vehículos, conductores y otros usuarios de la vía.

En la investigación se deben tener en cuenta los siguientes factores:

- a) Diseño geométrico de la carretera: velocidad, trazado, sección transversal, intersecciones, carriles adicionales y auxiliares, zonas de despeje, cunetas y alcantarillas, pavimento e iluminación.
- b) Señalización: vertical y horizontal.
- c) Actividad en la vía: presencia de peatones, ciclistas, ciclomotoristas, motorista, lugares de estacionamiento, transporte público, vehículos ligeros, pesados, de servicios de emergencia y vehículos que circulen a una velocidad anormalmente reducida.
- d) Entorno: tiempo atmosférico, animales y vegetación.

²⁰⁵⁴ Con este registro se pretende que se pueda determinar la cifra real de fallecidos en accidentes de circulación en el término de 30 días; se puedan conocer las lesiones de las personas implicadas en los accidentes a través de la información sanitaria; se maximice la representatividad del registro, minimizándose el problema de la falta de notificación.

Este registro contendrá información resultante de la unión de diferentes fuentes: policial, forense y hospitalaria. De la unión de la información policial y forense se podrá conocer la cifra real de fallecidos en accidentes de circulación en el término de 30 días. De la unión de la información policial y hospitalaria se podrán conocer las lesiones de las personas implicadas en accidentes de tráfico, permitiendo conocer mejor las circunstancias de los accidentes y los resultados lesivos de los mismos.

Véase la Orden INT/202/2018, de 28 de febrero, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de ayudas destinadas a programas a desarrollar por entidades u organizaciones sin ánimo de lucro, cuyo objeto primordial sea la atención, defensa o representación de las víctimas de accidentes de tráfico y de sus familiares (BOE núm. 54, de 2 de marzo).

1. En el Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico figurarán únicamente aquellos datos que sean relevantes y que permitan disponer de la información necesaria para determinar las causas y circunstancias²⁰⁵⁵ en que se han producido los accidentes de tráfico y sus consecuencias.

Los asientos del Registro no contendrán más datos identificativos de los implicados o relacionados con su salud, que los estrictamente necesarios para el cumplimiento de su finalidad, conforme se establece en el párrafo anterior²⁰⁵⁶.

2. El titular responsable del Registro adoptará las medidas de gestión y organización necesarias para asegurar, en todo caso, la confidencialidad, seguridad e integridad de los datos automatizados de carácter personal existentes en el Registro²⁰⁵⁷ y el uso de los

Véase la Orden INT/ 1202/2011, de 4 de mayo, por la que se regulan los ficheros de datos de carácter personal del Ministerio del Interior (BOE núm. 114, de 13 de mayo).

²⁰⁵⁵ Es lamentable que no se fomente la cooperación de los conductores tanto profesionales como particulares para que comuniquen los “puntos negros” que observen y que puedan aportar ideas sobre cómo mejorar el tráfico en esas zonas. Una idea interesante sería que la DGT pudiese permitir que en su página existiese un foro donde se debatiesen estas zonas de concentración de accidentes. Con esto se uniría a otros organismos que como la Real Academia Española permiten que los usuarios sugieran aportaciones para la mejora de sus publicaciones.

²⁰⁵⁶ **Orden INT/2223/2014**, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico (BOE núm. 289, de 29 de noviembre).

Tal y como se recoge en el preámbulo de dicha orden, “La comunicación al citado Registro se llevará a cabo por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia y el control del tráfico, en el ámbito de sus respectivas competencias, mediante la cumplimentación de un formulario que servirá de base para elaborar la estadística nacional de accidentes de tráfico con víctimas, cuyo resultado permitirá evaluar las medidas adoptadas y elaborar programas de actuación, contribuyendo a garantizar la adecuada supervisión y evaluación de la eficacia de las políticas de seguridad vial, lo que posibilitará de manera decisiva la adopción de medidas más eficaces para paliar esta lacra social.

La obligación legal de suministrar datos afecta a todos los implicados en un accidente de tráfico, a los agentes encargados de la vigilancia y el control del tráfico y a los centros sanitarios que facilitarán los datos necesarios que permitan a los agentes la cumplimentación de los formularios de manera precisa, así como a otras administraciones públicas autonómicas o locales, conforme a lo previsto en los artículos 10 y 40 de la mencionada Ley 12/1989 (Función Estadística Pública), de 9 de mayo.

Sin embargo, para conseguir una mejor calidad de la información que permita un análisis en profundidad de los factores implicados en el accidente y las consecuencias del mismo, así como para satisfacer las definiciones contenidas en el Glosario de Estadísticas de Transporte de UNECE-Eurostat-ITF, especialmente en lo relativo a la definición de fallecido en el plazo de treinta días, es necesario rediseñar el cuestionario estadístico de accidentes, adaptando su contenido a la evolución técnica experimentada por los vehículos y la infraestructura, incorporando información sobre la identidad de las víctimas, lo que permitirá tener un conocimiento preciso de los fallecimientos en ese plazo y de las características de las lesiones sufridas por accidente de tráfico”.

El responsable del Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico suministrará al Ministerio de Fomento (desde enero de 2020 pasa a denominarse “Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana”) la información para la identificación de los tramos de concentración de accidentes y de los tramos de alto potencial de mejora de la seguridad, conforme a lo dispuesto en el Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado (BOE núm. 61, de 12 de marzo). También se remitirá esta información a los demás titulares de las vías.

²⁰⁵⁷ Con este registro se pretende que se pueda determinar la cifra real de fallecidos en accidentes de circulación en el término de 30 días; se puedan conocer las lesiones de las personas implicadas en los accidentes a través de la información sanitaria; se maximice la representatividad del registro, minimizándose el problema de la falta de notificación.

Este registro contendrá información resultante de la unión de diferentes fuentes: policial, forense y hospitalaria. De la unión de la información policial y forense se podrá conocer la cifra real de fallecidos en accidentes de circulación en el término de 30 días. De la unión de la información policial y hospitalaria se podrán conocer las lesiones de las personas implicadas en accidentes de tráfico, permitiendo conocer mejor las circunstancias de los accidentes y los resultados lesivos de los mismos.

mismos para las finalidades para las que fueron recogidos, así como las conducentes a hacer efectivas las garantías, obligaciones y derechos reconocidos en la normativa sobre protección de datos de carácter personal²⁰⁵⁸.

Disposición adicional primera. Permisos y licencias de conducción en las comunidades autónomas con lengua cooficial²⁰⁵⁹.

En aquellas comunidades autónomas que tengan una lengua cooficial, los permisos y licencias de conducción se redactarán, además de en castellano, en dicha lengua²⁰⁶⁰.

Disposición adicional segunda. Comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

Las Comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor serán las encargadas, en su ámbito territorial, de determinar el modo de impartir los cursos de sensibilización y reeducación vial y

Esta regulación lleva aparejada la revisión de los procedimientos de recogida, transmisión y tratamiento de la información, adaptándose a las nuevas tecnologías. El formato papel pasa a ser una excepción, lo que tendrá importante repercusión en la captación de los datos de accidentalidad urbana, dónde se detecta una mayor falta de notificación.

Asimismo, implica la revisión de los contenidos de los formularios (antes cuestionarios estadísticos), incluyendo identificadores personales que permitan unir los registros a los de otras bases de datos. Además, los nuevos formularios se han adaptado a la evolución técnica experimentada por los vehículos y la infraestructura, así como a los grandes cambios legislativos que se han producido en los últimos años.

Ver Orden INT/202/2018, de 28 de febrero, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de ayudas destinadas a programas a desarrollar por entidades u organizaciones sin ánimo de lucro, cuyo objeto primordial sea la atención, defensa o representación de las víctimas de accidentes de tráfico y de sus familiares. Ver Orden INT/1202/2011, de 4 de mayo, por la que se regulan los ficheros de datos de carácter personal del Ministerio del Interior (BOE núm. 114, de 13 de mayo).

²⁰⁵⁸ a) Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo y del Consejo de 27 de abril de 2016 relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos; b) La Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, y c) Real Decreto 1720/2007, de 21 de diciembre, por el que se aprueba su Reglamento de desarrollo.

²⁰⁵⁹ Ver, entre otras, la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 69, de 26 de enero de 1998, Recurso de Casación núm. 5393/1993, en relación con la cooficialidad en los territorios dotados de un Estatuto de Cooficialidad lingüística. El uso por los particulares de cualquier lengua oficial tiene efectivamente plena validez jurídica en las reclamaciones que mantenga con cualquier poder público realizado en dicho territorio, siendo el derecho de las personas al uso de una lengua oficial un derecho fundado en la Constitución y en el respectivo Estatuto de Autonomía. Derecho al reconocimiento de las lenguas cooficiales: permiso de conducir vehículos de a motor: aplicación del bilingüismo según las normas Comunitarias Europeas: posibilidad de que en el citado documento figuren los datos del titular en lengua distinta de las oficiales de los países que forman la Unión Europea junto con la lengua oficial del país miembro.

Reconocimiento por la Administración periférica del derecho del recurrente a que se le consignen en el carné de conducir la denominación del municipio y la provincia de su residencia en valenciano, sin perjuicio de que deban figurar también en castellano, habida cuenta que el documento debe producir efectos fuera del territorio de la Comunidad Valenciana.

²⁰⁶⁰ Véase la Disposición adicional octava del RGCond que se ocupa de los permisos y licencias de conducción expedidos en Comunidades Autónomas con lengua oficial propia.

La Ley 35/2010, de 1 de octubre, del occitano, aranés en Arán (DOGC núm. 5745, de 29/10/2010), señala en su artículo 2.4 que es lengua oficial en Cataluña y por ello los permisos de conducir tendrían que expedirse en Cataluña en 3 idiomas.

los cursos de conducción segura y eficiente²⁰⁶¹, de acuerdo con la duración, el contenido y los requisitos de aquéllos que se determinen con carácter general.

Disposición adicional tercera. Cursos para conductores profesionales²⁰⁶².

La realización de cursos de obligado cumplimiento por los conductores profesionales llevará aparejada la recuperación de hasta un máximo de cuatro puntos, en las condiciones que se determinen por orden del Ministro del Interior²⁰⁶³. Esta recuperación será compatible con la recuperación de los puntos obtenidos mediante la realización de un curso de sensibilización y reeducación vial.

Disposición adicional tercera bis²⁰⁶⁴. Control de consumo de sustancias que pueden perturbar el desempeño de la conducción profesional.

El Gobierno, mediante Real Decreto, en un plazo de veinticuatro meses desde la entrada en vigor de la Ley, previa audiencia del Comité Nacional del Transporte por carretera, regulará los procedimientos para la realización de controles iniciales, periódicos o aleatorios, durante el ejercicio de la actividad profesional, de alcohol, drogas de abuso y sustancias psicoactivas y

²⁰⁶¹ Los órganos competentes en materia de tráfico en Cataluña. País Vasco y Navarra (esta última a partir del 01.07.2026) serán los encargados de determinar el modo de impartir los cursos de conducción segura y eficiente, de acuerdo con la duración, el contenido y los requisitos de aquéllos que se determinen con carácter general.

²⁰⁶² Ha habido bastantes dificultades para acreditar la condición de conductor profesional. No se consideran conductores profesionales los viajeros o comerciales de empresas, pero sí, por ejemplo, los repartidores de pizza y los mensajeros. En este momento se está tratando de aclarar la situación y dando bastante valor, en el caso de los vehículos no pesados, a que figure como conductor en el contrato con la empresa. Véase la CNAE-2009, la Clasificación nacional de actividades económicas.

Orden INT/914/2024, de 2 de septiembre, por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción (BOE núm. 214, de 4 de septiembre).

Por otra parte, la Instrucción 13/S-130 de la DGT, de 24 de julio, sobre "Acreditación de la condición de conductor profesional", copiada en la parte que nos afecta, dice:

"El interesado debe acreditar su condición de conductor profesional en el momento en que pretende acogerse a los beneficios que la Ley prevé para éstos, y no se le puede exigir que acredite una determinada antigüedad en la cotización como conductor profesional, ya que no está legalmente previsto. Así pues, cuando se trate de la obtención de un nuevo permiso, tras la pérdida de vigencia de la autorización administrativa para conducir por agotamiento del crédito inicial de puntos, la condición de profesional debe acreditarse en el momento de solicitar la realización de la prueba de control de conocimientos establecida, una vez que la pérdida de vigencia ya sea ejecutiva. En el caso de que en ese momento no pueda acreditarse tal condición, se considerará válida aquella acreditación referida al momento en que se inició el procedimiento de declaración de pérdida de vigencia.

Aunque el conductor agote las tres convocatorias establecidas reglamentariamente para la superación de la prueba, la acreditación de que era profesional será válida durante todo el proceso, aunque varíen las circunstancias.

Cuando se trate de cursos de recuperación parcial de puntos, para determinar la frecuencia de participación en estos cursos, deberá acreditarse la condición de conductor profesional en el momento de solicitar el curso en el Centro de sensibilización y reeducación vial.

²⁰⁶³ Estaba previsto que en los cursos para la obtención del CAP (Certificado de aptitud profesional) existiese un módulo que permitiese recuperar los 4 puntos que figuran en esta disposición, pero no se ha publicado la Orden correspondiente del Ministro del Interior.

²⁰⁶⁴ Esta disposición adicional ordena al Gobierno a que, en el plazo de 2 años desde la entrada en vigor de la reforma de la Ley, desarrolle un procedimiento para la realización de controles iniciales, periódicos y aleatorios de alcohol y drogas al personal que ostente el puesto de conductor de vehículo de transporte de viajeros y mercancías por carretera, durante el ejercicio de la actividad profesional, y regule la actuación en el supuesto de pruebas con resultado positivo. En tales controles se deberá garantizar el tratamiento de las muestras y de los resultados de los controles realizados.

medicamentos, al personal que ostente el puesto de conductor de vehículo de transporte de viajeros y mercancías por carretera.

En cualquier caso, se deberá garantizar el tratamiento de las muestras y de los resultados de los controles realizados, y regular la actuación en el supuesto de pruebas con resultado positivo.

Disposición adicional tercera ter. Cursos de concienciación y sensibilización.

Para la obtención de un permiso o licencia de conducción se podrán establecer cursos de concienciación y sensibilización, que podrán impartirse también *on line*²⁰⁶⁵ siempre que se asegure la interacción a través de un aula virtual. El contenido y forma de los mismos se determinará reglamentariamente, previa consulta a los expertos de seguridad vial, así como a las asociaciones de víctimas.

Disposición adicional cuarta. Obligación de destinar las sanciones económicas a la financiación de seguridad vial, prevención de accidentes de tráfico y ayuda a las víctimas.

El importe de las sanciones económicas obtenidas por infracciones a esta ley, en el ámbito de la Administración General del Estado, se destinará íntegramente a la financiación de actuaciones y servicios en materia de seguridad vial, prevención de accidentes de tráfico y ayuda a las víctimas²⁰⁶⁶.

Disposición adicional quinta. Notificaciones en comunidades autónomas²⁰⁶⁷ que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

²⁰⁶⁵ Online" (a veces escrito también "on line" y "on-line") se emplea para referirse al hecho de estar conectado a una red de datos o de comunicación y para indicar que algo está disponible a través de internet. Para el primer sentido, "en línea" o "conectado" son alternativas válidas y, para el segundo, "por/en internet", "electrónico" o "digital" (Fiundéu BBVA). Si una entidad privada prestigiosa ofrece alternativas al anglicismo no se entiende que nuestros legisladores no se tomen la molestia de buscar una alternativa en nuestro idioma.

²⁰⁶⁶ El periódico digital "El Confidencial" publica el 21.07.2018 que el Tribunal de Cuentas en un reciente informe sobre la contabilidad de la DGT durante 2015 en el que señala que la DGT "no ha acreditado el cumplimiento" de la disposición tercera de la Ley 18/2009, que obliga a destinar el importe íntegro de las sanciones a la financiación de actuaciones y servicios en materia de seguridad vial, prevención de accidentes de tráfico y ayuda a las víctimas. El 25.01.2021 la revista digital Autobild.es publica lo siguiente: No es la primera vez que sucede que a Hacienda no le cuadren las cuentas que presenta la DGT sobre recaudación de tasas y multas. La Intervención General de la Administración del Estado (IGAE) del Ministerio de Hacienda ha investigado los datos presentados por Tráfico respecto al dinero recaudado en 2019. La conclusión no es favorable y asegura que los números presentados por la DGT "no expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de la entidad". Como en años anteriores, Hacienda ha revisado las cuentas de la DGT y como ha sucedido en otras ocasiones ha encontrado "falta de claridad", así como "errores, omisiones e información que no se ajusta a la realidad". Y vemos que el TRLTSV no prevé ninguna sanción por mala praxis en estos casos. Recordemos que el art. 9 CE señala que "1. Los ciudadanos y los poderes públicos están sujetos a la Constitución y al resto del ordenamiento jurídico", es decir, las Administraciones deben cumplir también la ley.

²⁰⁶⁷ La Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (BOE núm. 236, de 2 de octubre), en su artículo 15) -Lengua de los procedimientos-, determina que "La lengua de los procedimientos tramitados por la Administración General del Estado será el castellano. Eso no impide que los interesados que se dirijan a los órganos de la Administración General del Estado con sede en el territorio de una Comunidad Autónoma puedan utilizar también la lengua que sea cooficial en ella. En este caso, el procedimiento se tramitará en la lengua elegida por el interesado.

Las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor podrán sustituir las notificaciones en la Dirección Electrónica Vial por notificaciones a través de sus propias plataformas informáticas, para aquellos ciudadanos que opten por las mismas.

Las administraciones locales pertenecientes a los ámbitos territoriales de las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor podrán suscribir convenios de colaboración para efectuar las notificaciones telemáticas a través de las plataformas de notificación de la comunidad autónoma.

Disposición adicional sexta. Condiciones básicas y de accesibilidad para las personas con discapacidad²⁰⁶⁸.

El Gobierno velará por el cumplimiento de lo dispuesto en la normativa relativa a personas con discapacidad y su inclusión social respecto a todos aquellos centros que, en materia de seguridad vial, necesiten de autorización previa para desarrollar su actividad²⁰⁶⁹, o cuya gestión sea competencia de la Administración General del Estado²⁰⁷⁰.

En los procedimientos tramitados por las Administraciones de las Comunidades Autónomas y de las Entidades Locales, el uso de la lengua se ajustará a lo previsto en la legislación autonómica correspondiente. La Administración pública instructora deberá traducir al castellano los documentos, expedientes o partes de los mismos que deban surtir efecto fuera del territorio de la Comunidad Autónoma y los documentos dirigidos a los interesados que así lo soliciten expresamente".

²⁰⁶⁸ Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su integración social (BOE núm. 289, de 3 de diciembre), reconoce a las personas con discapacidad como titulares de una serie de derechos y a los poderes públicos como los garantes del ejercicio real y efectivo de esos derechos, de acuerdo con lo previsto en la Convención Internacional de los derechos de las personas con discapacidad, y establece el régimen de infracciones y sanciones que garantizan las condiciones básicas en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.

²⁰⁶⁹ Se refiere fundamentalmente a los Centros de Formación de Conductores y a los Centros de reconocimiento de Conductores.

²⁰⁷⁰ Las Escuelas Oficiales de Conductores de la Policía, la Guardia Civil y las Fuerzas Armadas.

²⁰⁷¹ Disposición adicional séptima²⁰⁷². Responsabilidad²⁰⁷³ en accidentes de tráfico²⁰⁷⁴ por atropellos de especies cinegéticas²⁰⁷⁵.

²⁰⁷¹ Esta disposición indica que hay dos tipos de atropello de animales: el atropello de especies cinegéticas y el atropello de especies que no son lo son. Además, diferencia entre el atropello a especies cinegéticas que se encuentran en cotos de caza y el atropello a esas mismas especies cuando vagan en libertad por las zonas rurales e incluso por los suburbios de las poblaciones, ocupándose sólo de las primeras por lo que el título del artículo debería modificarse para indicar que se refiere solamente a las especies existentes en los cotos de caza.

En el periodo 2012-2017, la DGT ha contabilizado más de 120.500 accidentes de tráfico causados por diversas especies de ungulados (jabalíes, ciervos, corzos, gamos ...), felinos, aves y hasta osos pardos. Además de los heridos, 28 personas perdieron la vida. Sigue el goteo de fallecidos, así informan los medios que en la madrugada del 08.08.2023 fallecieron dos jóvenes de 18 años en una salida de vía provocada por un jabalí en Chantada (Lugo).

La Voz de Galicia informa el 15.01.2025 que las carreteras gallegas registraron en 2024 diez accidentes por jabalíes cada día.

La Vanguardia informa el 08.11.2024 va a fomentar el consumo de carne de animales salvajes para tratar de disminuir su número. Alrededor de 74.500 de jabalíes fueron capturados durante la temporada 2023-2024, pero solo un 10 % se han destinado para alimentar a la población.

²⁰⁷² Aunque con carácter general atribuye la responsabilidad del conductor del vehículo en los accidentes de tráfico ocasionados por el atropello de especies cinegéticas en las vías públicas, se deben tener en cuenta cuatro situaciones distintas:

- a) Cuando la ocurrencia del siniestro tenga, necesariamente, como causa el incumplimiento o infracción por parte del conductor implicado en el accidente de la obligación de conducir con la diligencia, precaución y no distracción debidas para evitar todo daño, propio o ajeno.
- b) Cuando pueda acreditarse, sin ninguna duda, mediante medios objetivos (huellas de frenada, maniobras evasivas, etc.), que por parte del conductor implicado se han infringido las normas de circulación, siendo esta circunstancia la que ha coadyuvado a la ocurrencia del siniestro.
- c) Cuando el conductor circula con absoluta normalidad por la vía pública y ha sido la interrupción inesperada del animal la que ha provocado el accidente.
- d) Cuando el accidente tiene lugar en una autopista de peaje.

²⁰⁷³ Con esta disposición adicional se altera la normativa anterior que distribuía la responsabilidad por atropello de especies cinegéticas de forma más acorde con la concurrencia de culpas.

Ahora el agente generador del riesgo no es el conductor con su conducta, sino que es el perjudicado y debe responder de las consecuencias del accidente aún sin ser su causante.

Hasta la publicación de esta Disposición Adicional, eran las sociedades de cazadores, a través de sus pólizas de seguros, las que se hacían cargo de los daños causados por las especies que invadiesen la calzada desde el terreno que gestionaban.

Los principales beneficiados de la Ley no son los conductores sino las aseguradoras que pagarán menos indemnizaciones y los titulares de los cotos que pagarán sumas inferiores por los seguros.

Según la entidad Automovilistas Europeos Asociados, los titulares de los cotos estaban pagando un coste medio anual de 1.500 euros por coto, lo que suponía 45 millones para todo el sector. Este importe sería la única razón que explica que los legisladores hayan modificado el sistema de responsabilidad de los accidentes de tráfico en los que estaban implicados animales de caza. Sin embargo, sigue afirmando, no pensaron en que se generaría un grave problema de inseguridad vial y que se dejaba indefensas a miles de víctimas de la carretera.

La reforma tiene su anclaje en los artículos 10.2 y 21.1) del TRLTSV que exigen: a) que el conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía (art. 3.1 RGCir) y b) que tiene que adecuar la velocidad de su vehículo a las circunstancias, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse (art. 45 RGCir). Por ello el conductor, debe responder de lo que suceda, a través del seguro de su vehículo, ya que el hecho de conducir supone un elemento de riesgo en su entorno y los daños que pudiera soportar por el atropello de un animal de caza han de ser considerados como producto de un riesgo de actividad. Por ello, el conductor responde con carácter general, aunque no haya incumplido las normas de tráfico. La responsabilidad se deriva de la acción de circular con un vehículo por la calzada, no por contravenir las normas de circulación.

Esta modificación fue impulsada por la Real Federación Española de Caza (RFEC) que, en su página web, mostraba, el 20 de marzo de 2014, su orgullo por la aprobación, en el Congreso de los Diputados de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial. Afirmaba que en esta ley quedaba reflejado el duro e importante trabajo realizado por

esa Real Federación y no por otros, durante más de veinte años, relacionados con la caza. Una de las excusas para defender la modificación de la ley era que en algunas zonas los propietarios se planteaban abandonar las actividades de caza por temor a los litigios. En esa misma línea, en el Faro de Vigo en su edición digital del 27.03.2014, el presidente de la Sociedad de Caza de Silleda afirmaba que la anterior versión de la ley les hacía “aguantar unos gastos imposibles y con unos seguros cada vez más caros” aunque el mismo diario informa que las aseguradoras están incluyendo un recargo de unos 6 euros, a los conductores, por daños relacionados con la fauna, lo que supone transferir los gastos soportados por los cotos a los conductores en general.

Las entidades de caza se quejan de que cuando hay un accidente de tráfico en el que está involucrado un jabalí, por ejemplo, siempre se las cita y son condenadas en los medios, aunque no sea por la acción directa de la caza. Para obtener y mantener la licencia de caza en España es obligatorio contar con un permiso de armas y de caza y, un seguro de responsabilidad civil. Hay que tener en cuenta que para obtener la licencia de cazador se necesita un permiso de armas, que cuesta unos 20€ al año, uno de caza, por unos 80€ al año, un seguro de responsabilidad civil, que está en torno a los 40€ al año, además de lo que cuesta el examen psicotécnico. En muchos casos, el titular no puede hacer frente a los gastos de renovación de su permiso, lo que explica que el número de cazadores en nuestro país haya dejado de crecer y haya estado disminuyendo un 15% desde 2010. España cuenta actualmente con unas 827.000 licencias de caza, según el Anuario Forestal publicado por el Ministerio de Agricultura en 2017, lo que supone un 2% de la población.

La superficie de terrenos cinegéticos, es decir aptos para la caza, suponen en torno al 87% de la superficie nacional (43,8 millones de hectáreas), lo que muestra la importancia de la práctica de la caza en España. Existen gran número de cotos de caza, unos 33.000, de los que son privados el 98%, siendo el resto de figuras contenidas en dicha clasificación: refugios de caza, terrenos de caza controlada y reservas de caza. Se calcula que el sector de la caza genera 3.600 millones de euros anuales y según un informe de Artemisan, fundación defensora de la caza que promueve la gestión y conservación de la flora y fauna, el sector genera más de 186.000 puestos de trabajo directos, indirectos e inducidos.

Por comunidades autónomas destaca en primer lugar Andalucía con el mayor número de cotos de caza privados seguida de Castilla y León (donde se concentran el mayor número de hectáreas dedicadas a la caza), Castilla-La Mancha y Extremadura. Y al ser comunidades con altos índices de desempleo la caza es una actividad protegida.

²⁰⁷⁴ Según el **IV Informe del Centro de Estudios Ponle Freno-Axa** de Seguridad Vial, el número de accidentes contra animales se incrementó un 21% debido, principalmente, al fuerte aumento de los siniestros con jabalíes, que han crecido un 47% en los últimos dos años. El estudio ha tenido en cuenta 8.053 accidentes provocados por la colisión con animales **entre el 1 de noviembre de 2017 y el 31 de octubre de 2019**. La mayoría de los accidentes se producen en los meses con más actividad de caza (de septiembre a enero).

Los jabalíes concentran el 42,6% de los accidentes con animales. Por detrás, el perro u el corzo se intercambian la segunda y tercera posición con respecto a 2017 en el podio de animales más peligrosos para la seguridad vial, debido al aumento de siniestros del primero (14%): y al descenso en el caso del segundo (-5%). Estos tres animales representan el 83% del total de siniestros.

Según este informe, las Comunidades Autónomas que registran un mayor número de este tipo de accidentes, son Castilla y León y Galicia con el 22% y el 20% del total. Cataluña ocupa la tercera plaza (12%), seguida de Andalucía (8%), Castilla La Mancha y Aragón (ambas con 6% del total). Por provincias, Burgos está a la cabeza, debido principalmente al impacto del corzo. En esta provincia se produce el 21% del total de accidentes contra este animal.

Se puede que el número de accidentes causados por animales va en aumento. “La Voz de Galicia” informa que en el año 2011 se registraron algo menos de tres mil accidentes de tráfico causados por animales en Galicia. Pero el 2020 se cerró con 5.047 siniestros de ese tipo, en los que los jabalíes supusieron el 63%, y **en los primeros cinco meses de este año ya se contabilizan 1.935 accidentes con ejemplares de distintas especies, el 49 % de los 3.800 accidentes ocurridos entre enero y finales de mayo en las carreteras gallegas.**

La Xunta de Galicia estudia declarar la emergencia cinegética temporal en las zonas de Galicia más dañadas por la acción del jabalí. Esta declaración permite abatir jabalíes fuera del límite de cupo establecido durante el período de caza y se aplicaría en las áreas más afectadas por esta especie. Sería un instrumento de carácter extraordinario para hacer frente a los daños causados por el jabalí en el tráfico.

Por su parte el Consejo Estatal para el Patrimonio Natural y la Biodiversidad estimaba, en 2010, entre 15.000 y 20.000 en número de accidentes en las vías de circulación ocasionados por irrupciones o atropellos de fauna silvestre. Según la DGT, la fauna salvaje provocó más de 20.000 accidentes de tráfico durante 2017.

Un informe más reciente de Línea Directa Aseguradora indica que el número de accidentes de tráfico en los que se vieron involucrados animales atropellados en las carreteras españolas se duplicó en los últimos cinco años hasta alcanzar casi los 11.400 siniestros entre 2017 y 2021, siendo los jabalíes y los perros los principales afectados. Según este estudio, el accidente tipo con animales suele producirse en entornos rurales y de noche (61 por ciento), los fines de semana y en otoño (34 por ciento) y además, dos de cada tres suceden en carreteras

convencionales (64 por ciento), pero los incidentes en zonas urbanas se han multiplicado por tres en los últimos cinco años y ya suponen el 22 por ciento del total.

²⁰⁷⁵ Debiera aclarar que se refiere a las especies cinegéticas de caza mayor. En el título habla de especies cinegéticas en general y en el segundo apartado de "especie de caza mayor". En España, el artículo 4 de la Ley 1/1970, de caza, considera especie cinegética de caza mayor la de los animales adultos que superan el tamaño de un zorro común (sin incluirlo): la cabra montés, el ciervo, el corzo, el gamo, el jabalí, el lince, el lobo, el muflón, el oso, el rebeco y cuantas especies sean declaradas como tales por el Ministerio de Agricultura (algunas especies como el lince, el lobo o el oso tienen una protección especial).

Por su parte la aplicación ARENA que se desarrolló para tomar datos de los accidentes de tráfico contempla la posibilidad de atropello de los siguientes animales silvestres:

1: Ave 2: Cabra montés 3: Ciervo 4: Conejo 5: Corzo 6: Gamo 7: Gato montés 8: Jabalí 9: Liebre 10: Lince ibérico 11: Lobo 12: Muflón 13: Nutria 14: Oso pardo 15: Rebeco 16: Tejón 17: Zorro 18: Otro animal.

Considera animales domésticos en materia de atropellos a:

1: Ave 2: Canino 3: Caprino 4: Equino 5: Felino 6: Ovino 7: Porcino 8: Vacuno 9: Otro animal

Sería interesante que en esta Disposición Adicional se hiciese referencia a la Ley de Caza, teniendo en cuenta que el Art. 148.11 CE indica que las C.C.A.A. pueden asumir competencias en materia de caza.

La Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad dice que la caza sólo podrá realizarse "sobre las especies que determinen las Comunidades autónomas, declaración que en ningún caso podrá afectar a las especies incluidas en el Listado de Especies en Régimen de Protección Especial, o a las prohibidas por la Unión Europea".

El diario "La Opinión" de A Coruña, informa el 13.12.2019 que Galicia registró en 2018 casi 4.800 accidentes de tráfico provocados por la irrupción de animales en la calzada. De ellos, casi la mitad „una media de 7 cada día,, fueron provocados por jabalíes. Este balance hace que la comunidad gallega esté pintada en rojo en los mapas de siniestralidad de la DGT, ya que concentra casi el 20% de los accidentes viarios con animales, por detrás de Castilla y León (35,5%). Ambos territorios junto con Cataluña concentran el 70% de los registrados en todo. Los accidentes que pueden provocar pueden ser muy graves.

Por su parte, la Voz de Galicia publicó el 23.12.2018 que una pareja de jabalíes había ocasionado una colisión múltiple en la que se vieron implicados ocho vehículos con ocho heridos. Ese mismo medio informó el 02.03.2019 que durante 2018 hubo 2.500 accidentes en Galicia en los que el jabalí fue el factor determinante del siniestro y aunque recuerda que no suelen ser accidentes de excesiva gravedad (no hubo ningún siniestro mortal en Galicia ese año), lo cierto es que sí causan heridos y, sobre todo, muchos daños materiales a los vehículos implicados. Destaca que estos accidentes alteran la vigilancia en las carreteras al tener que destinar recursos a la atención de esos siniestros (atención en el lugar, elaboración de diligencias y asistencia a juicios) en detrimento de otros aspectos más importantes para la seguridad vial. Finalmente señala que la Xunta de Galicia está elaborando un plan que facilite la comercialización y venta de la carne de jabalí, que ahora tiene importantes restricciones sanitarias al tener origen silvestre. El objetivo es fomentar el consumo de carne de esta especie para reducir la superpoblación actual.

El periódico "El País", en su edición de 08.12.2018, publica que el Ministerio de Agricultura estima en más de un millón de jabalíes el número de ejemplares en España y comenta que estuvieron involucrados en 10.352 choques con vehículos en 2017 (un 73% más que en 2012), según la Dirección General de Tráfico (DGT). También comenta que se siguen soltando jabalíes de granja para que los cazadores tengan más piezas y que su mayor presencia puede deberse a que el número de licencias de caza ha bajado de 1,4 millones en 1990 a unas 800.000 en 2016. El corzo, por ejemplo, supuso en 2021 un 60% de los atropellos a animales en Castilla y León, tal como informa el Diario de Castilla y León en su edición de 08.01.2023, en la que también recuerda que en ese período los perros fueron los causantes de nada menos que 400 accidentes, 82 el ganado vacuno, 56 los felinos y 52 las liebres. Otros 30 fue por atropello a caballos. En ese mismo período, en esa comunidad, los accidentes de tráfico con animales implicados provocaron 90 víctimas.

Según informa el diario digital "El Confidencial" en su edición de 31 de julio de 2015, el jabalí es el protagonista en un 18% de los accidentes de tráfico en los que hay un animal implicado. Sigue comentando que, de los 3.714 accidentes, entre 2008 y 2013, con presencia de un animal registrados por la Guardia Civil de Tráfico, 1099 eran cánidos (principalmente en entornos urbanos), 673 jabalíes y 478 equinos. En ese período la Guardia Civil también levantó atestado por 70 accidentes en los que se vieron implicados corzos. Se contabilizaron 58 fallecidos.

A los animales protegidos no parece irles mejor ya que según un estudio de Iberlince, citado en este artículo, han fallecido 72 linces en los últimos 13 años. También está documentada una gran mortandad de erizos en las carreteras.

²⁰⁷⁶ (Evitar atropellos de animales).

²⁰⁷⁷ (Atropello de mascotas).

²⁰⁷⁶ Una solución es la construcción de ecoductos, es decir, pasos de fauna salvaje sobre o bajo vías interurbanas acondicionadas con vegetación e incluso con vallas en forma de embudo que permiten conectar hábitats adyacentes a la vía, para, de ese modo, disminuir el número de accidentes por colisión con fauna silvestre y mejorar así la seguridad de animales y conductores. Existen numerosos túneles y pasos elevados en Alemania, Países Bajos, Noruega, Suecia, Australia, E.E.U.U., etc.

En España también se están instalando en casi todas las autopistas y autovías, aunque a veces están previstos para el paso de ganados. Algunos muy conocidos son el que existe en el Parque Nacional de Doñana, en Andalucía. Se construyó debido a la necesidad de preservar al lince Ibérico, aunque no es el único animal que pasa por ese túnel, ya que jabalíes y demás especies del Parque Nacional los utilizan. Existe otro muy interesante que cruza por encima de la A-66, en el tramo entre Benavente y León. La zona que atraviesa tiene fauna muy variada y por tanto un ecoducto de este tipo es necesario para que **corzos, zorros o jabalíes** puedan evitar los problemas que acarrearía intentar cruzar una autovía.

El Ministerio de Medio Ambiente publicó en 2006 y actualizó en 2015 unas Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales, con el fin de reducir la fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte.

Desde agosto de 2024 el Servicio Catalán de Tránsito está instalando un sistema pionero para advertir a los conductores de la presencia de animales en la calzada o en el arcén. Se inició instalando un sistema «de alerta de fauna» que consiste en una serie de cámaras equipadas con sensores que vigilan la carretera y su entorno en todos los sentidos de circulación. Cuando detecta la presencia de un animal, genera, mediante inteligencia artificial (IA), un aviso que pone en marcha los paneles luminosos situados a pie de carretera que avisan a los conductores de que hay un animal a la calzada y que tienen que reducir la velocidad. En este momento, la velocidad permitida al tramo pasa de 90 Km/h a 20 km/h. En solo cinco meses, hasta mediados de diciembre, este sistema había detectado 354 animales a la vía.

Otras soluciones propuestas son la instalación de reflectores luminosos, de sensores de presencia que alertan de la proximidad de animales y lo comunican a paneles en las vías, de vallas electrificadas alimentadas con paneles solares, etc.

En el estado norteamericano de Florida se permite emitir ráfagas luminosas para advertir de la presencia de animales.

²⁰⁷⁷ Actualmente más de la mitad de los hogares españoles convive con una mascota. Según el Estudio de Mascotas realizado en junio de 2021 por Veterindustria en colaboración con la Asociación Nacional de Fabricantes de Alimentos para Animales de Compañía (ANFAAC), el 50,2% de familias cuenta con un animal de compañía; aumentando de manera significativa respecto a 2019 (39,7%). Un aumento que, de una u otra manera, influye a la hora de viajar de forma segura por carretera, pero que también repercute en la siniestralidad motivada por animales abandonados o que escapan del hogar.

Uno de los peligros que más preocupa son los atropellos de los animales **de compañía en entornos interurbanos**, que pueden llegar a provocar graves siniestros viales en los que se ven implicados terceros, y que pueden derivar en consecuencias impredecibles, como daños materiales o personales.

La Fundación RACE y Royal Canin han realizado un estudio basado en el periodo de cinco años desde el 1 de enero de 2016 al 31 de diciembre de 2020, en el que se produjeron 967 accidentes en vías interurbanas con víctimas de tráfico por atropello de mascotas, correspondiendo 866 siniestros a colisiones con perros y 101 accidentes a atropellos de gatos. Es decir, casi 200 accidentes con víctimas de media al año.

En accidentes de tráfico²⁰⁷⁸ ocasionados por atropello²⁰⁷⁹ de especies cinegéticas²⁰⁸⁰ en las vías públicas **será responsable²⁰⁸¹ de los daños²⁰⁸² a las personas o bienes el**

²⁰⁷⁸ La Sentencia del Tribunal Constitucional 112/2018 declara que cuando una pieza de caza mayor proceda de un terreno de la Administración (reserva de caza) y no haya ‘acción de caza mayor’, puede ser responsable la Administración pública de los daños que ocasione si se produce un atropello y no el conductor del coche. Según la citada sentencia, la disposición adicional 7ª de la Ley de Tráfico es plenamente constitucional en este punto y no vulnera el artículo 106.2 de la Constitución Española. La sentencia introduce la posibilidad de que en el supuesto de que el accidente se haya producido como consecuencia de la irrupción de un animal procedente de determinados terrenos de la administración, se podrá establecer la responsabilidad de la misma, aunque no se haya producido como consecuencia de una acción directa de caza colectiva.

²⁰⁷⁹ Dado que algunas de estas especies son de gran tamaño, el atropello de uno de estos animales debiera ser notificado a la policía de tráfico, al ayuntamiento o al titular de vía para que sean retirados por el organismo obligado a ello. La recogida de cadáveres de animales de compañía fallecidos en accidentes de circulación es asumida normalmente por los servicios municipales. Su coste se suele repercutir a la ciudadanía dentro del presupuesto destinado a la gestión de los residuos sólidos urbanos.

También se dan casos de accidentes de vehículos que transportan animales, como pueden ser turismos, remolques equinos o camiones que transportan ganado o aves a granjas o mataderos y debiera estar claramente establecido en el TRLTSV como se debe actuar en esos casos.

El art. 51 TRLTSV dispone:

“1. El usuario de la vía que se vea implicado en un accidente de tráfico, lo presencie o tenga conocimiento de él está obligado a auxiliar o solicitar auxilio para atender a las víctimas que pueda haber, prestar su colaboración, evitar mayores peligros o daños, **restablecer, en la medida de lo posible, la seguridad de la circulación y esclarecer los hechos.**

2. Si por causa de accidente o avería el vehículo o su carga obstaculizan la calzada, el conductor, tras señalizar convenientemente el vehículo o el obstáculo creado, adoptará las medidas necesarias para que sea retirado en el menor tiempo posible debiendo sacarlo de la calzada y situarlo cumpliendo las normas de estacionamiento siempre que sea factible”.

Si el animal atropellado fuese de gran tamaño tendría que “solicitar auxilio” para que acudiese personal de protección civil, del ayuntamiento o de bomberos para retirarlo de la vía.

Las leyes autonómicas de protección animal indican que en el caso de los animales de compañía se deben identificar y avisar a su propietario, en su caso. Sin embargo, muchas veces no sucede así.

En España, están prohibidos los enterramientos de animales en lugares no autorizados, es decir, en el jardín o en el campo. La gran mayoría de ayuntamientos tienen servicios de recogida de animales muertos, que son posteriormente trasladados a centros de incineración colectiva.

En Finlandia es obligatorio informar a la policía si se atropella un alce, un ciervo o un reno.

²⁰⁸⁰ En las carreteras nos podemos encontrar con caballos salvajes o vacas que pacen en libertad en sus márgenes, y no son especies cinegéticas y entonces esta Disposición Adicional Séptima no sería de aplicación. En estos casos el responsable sería el dueño de los animales por dejarlos sin custodia cuando existe la posibilidad de que puedan invadir la calzada, tal como señala el artículo 127.2 del RGCir.

Si la invasión de la calzada fuese de un animal salvaje que no fuese una especie cinegética de caza mayor sin dueño conocido, la responsabilidad recaería generalmente en la Comunidad Autónoma, que tal como indican la mayoría de las leyes autonómicas de caza, también se haría cargo de:

- Los daños ocasionados por las especies cinegéticas procedentes de los terrenos no cinegéticos.
- Los daños ocasionados por especies de la fauna silvestre no susceptibles de aprovechamiento cinegético, cualquiera que sea su procedencia.
- Los daños ocasionados por las especies cinegéticas de las reservas de caza, refugios de fauna silvestre y los espacios naturales protegidos.

Por su parte la Administración Pública titular de la vía sería responsable patrimonialmente por los daños ocasionados con motivo de una colisión entre un vehículo y un animal que se encuentre invadiendo la calzada cuando tenga constancia fehaciente de la irrupción periódica de animales en la calzada y no instale la señalización correspondiente.

En la práctica, los conductores **que no tengan incluido en su seguro este tipo de atropellos** y que sufran un accidente cerca de un coto de caza, aunque no incumplan ninguna norma de circulación, **no recibirán ninguna indemnización si resultan heridos y tampoco serán indemnizadas sus familias si fallecen** y además serán también responsables frente a los ocupantes de su vehículo que resulten lesionados o fallecidos. Además, responderá su seguro por los daños a los posibles vehículos afectados y sus ocupantes y por los daños causados a la señalización y a los elementos de protección de la calzada. Y si tienen sólo el seguro obligatorio, también tendrán que hacerse cargo de los desperfectos en su vehículo. Lo único que se ahorran es que no les pueden

reclamar el valor del animal muerto. Los que si estarían protegidos serían los pasajeros del vehículo afectado. El Tribunal Supremo en la Sentencia 50/2016, Sala 1ª, de lo Civil, de 11 de febrero de 2016 señala que hubiera sido conveniente que esta Disposición Adicional contuviese en su párrafo primero una excepción al artículo 5.1 de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos de motor, permitiendo que quedasen cubiertos en el seguro de suscripción obligatoria los daños y perjuicios ocasionados por las lesiones o fallecimiento del conductor del vehículo causante de este tipo de accidentes.

Por ello sería muy importante que el seguro obligatorio de responsabilidad civil cubriese estos daños.

²⁰⁸¹ El TRLTSV entra en contradicción con el Código Civil, ya que este en el art. 1905 dispone que: «El poseedor de un animal o el que se sirve de él (el servirse del animal no implica necesariamente el obtener de él un beneficio económico, basta con que se obtenga una utilidad del animal; por ejemplo, un animal de compañía), es responsable de los perjuicios que causare, aunque se le escape o extravíe. Sólo cesará esa responsabilidad en el caso de que el daño proviniera de fuerza mayor o culpa del que lo hubiera sufrido.» Esta responsabilidad deriva del riesgo que implica la posesión o el uso de animales y el peligro que éstos suponen, pues dada su impredecible naturaleza son agentes potenciales de daños. Es decir, el propietario o poseedor del animal responde de los daños que cause dicho animal, aunque hubiera actuado con toda la diligencia posible en su cuidado y guarda. Para que se pueda aplicar el art. 1905 del Código Civil deben cumplirse los siguientes requisitos: a) Exista un animal que cause el daño, b) que el demandado esté en posesión del animal o se sirva de él, c) que se haya producido un daño y d) que exista una relación de causalidad entre el comportamiento del animal y el daño producido. Este artículo 1905 no hace ninguna distinción entre la clase de animales y pueden ser de compañía, domésticos, peligrosos, etc.

Por ello, no estarían contemplados en este art. 1905 CC los daños causados por animales en libertad (salvo las piezas de caza contempladas en el art. 1906 CC) y que no sean posesión de nadie, que serán tenidos por “res nullius” (SAP Teruel 13.01.2001), ya que esos animales no se encuentran sometidos a la voluntad de nadie.

Pero existen discrepancias y así la Audiencia Provincial de Soria estimo a un coto de caza responsable, en base al art. 1905 CC, de los daños causados por un jabalí a un pastor porque el terreno estaba acotado.

Por lo que se refiere a los daños causados por especies protegidas, la doctrina señala a la Administración como responsable de ellos. Así si se introducen osos en los Pirineos y estos causan daños en el ganado, los dueños de éste deben ser resarcidos. También lo debieran ser los particulares que atropellan uno de estos animales y sufren daños personales y/o materiales.

Por su parte, el Tribunal Supremo en sentencia de su Sala Primera de lo Civil de fecha de 21 de enero de 1986, recuerda que: '(...) el artículo mil novecientos cinco del Código Civil contempla una responsabilidad de carácter no culpabilista o por riesgo, **inherente a la utilización del animal**, ... de donde se sigue que **basta la explotación en el propio beneficio** para que surja esa obligación de resarcir (...)’.

También el art. 33 de la Ley 1/1970, de Caza establece en su apartado 1 que **los titulares de aprovechamientos cinegéticos, serán responsables de los daños originados por las piezas de caza procedentes de los terrenos acotados**. Subsidiariamente, serán responsables los propietarios de los terrenos.

En su apartado 5, señala que todo cazador estará obligado a indemnizar los daños que causare con motivo del ejercicio de la caza, **excepto cuando el hecho fuera debido únicamente a culpa o negligencia del perjudicado o a fuerza mayor**. En la caza con armas, si no consta el autor del daño causado a las personas, responderán solidariamente todos los miembros de la partida de caza.

Esta Ley fue desarrollada por el Decreto 506/1971 por el que se aprobó el reglamento para la ejecución de la Ley de Caza, aunque está derogado en la actualidad por el art. 3 RD 367/2010, en todas las C.C.A.A. que tengan aprobada normativa en materia de caza. Por ello, las Comunidades Autónomas relegan a la Ley de Caza estatal a una eventual aplicación supletoria.

Numerosas Leyes autonómicas de Caza siguen insistiendo en que los cazadores están obligados a indemnizar los daños que causen con motivo del ejercicio de la caza, excepto cuando el hecho sea debido a culpa o negligencia del perjudicado.

Al ser el TRLTSV posterior al Código Civil y a la Ley de Caza, tendría preeminencia sobre esos textos legales, pero no sobre la Constitución. Véase la Sentencia, ya comentada, STC 118/2018 sobre responsabilidad patrimonial de la Administración.

²⁰⁸² Ahora los conductores tendrán que comprobar que su póliza de seguros se hace cargo de las indemnizaciones por los daños personales del conductor y de sus acompañantes.

Lo llamativo es que el conductor aún sin infringir ninguna norma de tráfico es considerado responsable. Lo cual parece ir contra los artículos 9.3 y 25.1 de la Constitución.

conductor²⁰⁸³ del vehículo²⁰⁸⁴, sin que pueda reclamarse²⁰⁸⁵ por el valor de los animales²⁰⁸⁶ que irrumpen en aquéllas²⁰⁸⁷.

²⁰⁸³ El diario digital "La Opinión – El Correo de Zamora" publicó el 03.11.2015 un artículo comentando las primeras sentencias en relación con esta Disposición Adicional Novena. Señala que algunos de los jueces que han tratado este tipo de accidentes no han dudado en criticar la modificación. Así el **Juzgado de 1ª Instancia e Instrucción número 1 de Benavente** dictó una sentencia que arrojaba una dura reprimenda a los legisladores. Se juzgaba el pago de los daños de un **vehículo impactado por un corzo en Pobladura del Valle**. Y el veredicto se podría resumir en una de las frases que componen la sentencia. "La labor de todo juzgador es la de juzgar aplicando la ley vigente en cada momento, aun cuando le resulte incomprensible lo dispuesto en la misma", decía. La sentencia en cuestión desestimó la reclamación del dueño del vehículo ante el coto de caza para que le abonara los daños. No obstante, la juez dejó frases que evidencian la controversia provocada por esta Disposición Adicional. "Según esta regulación, los conductores que sufran un accidente cerca de los cotos de caza, y aunque no incumplan ninguna norma de circulación, no recibirán indemnización alguna si resultan heridos, **ni tampoco serán indemnizadas sus familias si fallecen**. Además, serán responsables frente a los ocupantes de su vehículo que resulten fallecidos o lesionados", apunta antes de declarar, con cierta ironía que "la norma, generosamente, únicamente les exime de pagar el valor del animal muerto". La juez critica el momento de introducir cambios. "En la **actual coyuntura económica** que nos encontramos la mayoría de los españoles, esto obligará a encarecer los seguros obligatorios, poniendo en una situación aún más crítica a los ciudadanos", apunta. Y lanza un último recado. "Posiblemente, para muchos propietarios de cotos, la preocupación de que los animales irrumpen en la calzada descenderá notablemente, con lo cual **aumentará el número de animales de caza mayor sueltos en la calzada**".

²⁰⁸⁴ Ahora el conductor tendrá que estar mucho más atento a la señal vertical P-24 "Paso de animales en libertad". A fin de proteger los intereses del conductor y de la fauna sería necesario bajar ostensiblemente los límites de velocidad en los tramos en que existiese esa señal que además debiera contar siempre con un panel complementario indicando la longitud del tramo afectado y otro panel, tal como sucede en Alemania, con la leyenda "Muchos accidentes". De esta forma se mantendría cierta coherencia con lo dispuesto en el artículo 66.2 del RGCir que dispone que la señal de "paso de animales domésticos", situada en los pasos de ganado de carácter general, debe incluir un panel complementario con la palabra "cañada" y ser acompañada de una señal de limitación de velocidad.

Con la reforma de la ley, los conductores pondrán más interés en esquivar a los animales por lo que pueden producirse accidentes más graves.

Esta disposición produce la paradoja de que un cazador acude a un coto y sale contento después de haber cazado un animal con su arma y un conductor al pasar cerca de ese coto se siente desesperado o incluso queda lastimado después de haber "cazado" un animal con su vehículo.

También debemos tener en cuenta que hoy día los nuevos vehículos suelen venir de serie con el sistema ESP (Control electrónico de estabilidad) que realmente se ocupa de controlar electrónicamente la trayectoria. Este sistema es muy útil en caso de que aparezca inesperadamente un animal en la carretera por la que circula un conductor.

Cuando se fabrican los nuevos modelos se les somete a la denominada "prueba del alce" que consiste en saber cómo esquivaría el vehículo a un animal salvaje que apareciese inesperadamente evitando especialmente que el vehículo vuelque, pero también sirve para esquivar a un niño o aun animal doméstico que surge de repente.

Cuando el conductor ve el obstáculo, rápidamente se desvía hacia el carril contrario para evitarlo, y luego regresa inmediatamente a su carril de origen para evitar el tráfico que se aproxima. Las pruebas con el ESP se hacen a una velocidad de 70 a 80 km/h y esa debiera ser la velocidad máxima en zonas frecuentadas por especies cinegéticas.

²⁰⁸⁵ Sería interesante que indicase a quien no puede reclamarse el valor de los animales, es decir, no queda claro si el "reclamarse" se refiere al conductor, al titular de la vía o al propietario del coto.

²⁰⁸⁶ Incluiría al propio animal. Es decir, si el conductor lo mete en el maletero, el propietario del coto no lo podría reclamar. Es curioso que diga que el conductor es culpable y al mismo tiempo se impida que el dueño del coto pueda reclamar el valor de los animales. De esta forma, una vez más, se ven beneficiadas las aseguradoras porque si no existiese ese párrafo final tendrían que pagar ese valor.

Nadie está obligado a hacerse cargo del animal, ni el conductor, ni el titular del coto, basándose en que el valor del animal no es indemnizable al ser considerado como "res nullius".

²⁰⁸⁷ Para poder tramitar con éxito el parte de un accidente por el atropello de un animal es necesario contar con un atestado policial del siniestro en el que se indiquen las causas del mismo. Por ello, es imprescindible avisar a los agentes competentes en materia de tráfico en la vía en la que haya tenido lugar el siniestro. El atestado debe recoger las pruebas que confirmen que el conductor no ha sido el responsable de provocar el siniestro y del

No obstante, será responsable de los daños a personas o bienes **el titular del aprovechamiento cinegético²⁰⁸⁸ o, en su defecto²⁰⁸⁹, el propietario del terreno²⁰⁹⁰**, cuando el accidente de tráfico sea consecuencia directa de una acción de caza colectiva²⁰⁹¹ de una

atropello del animal, así como las que demuestren la colisión del vehículo en cuestión con la especie causante del daño. Una vez tramitado el siniestro y comprobado que está cubierto por la póliza, la compañía de seguros se hará cargo del coste de reparación del vehículo para dejarlo en el mismo estado en el que se encontraba antes del siniestro.

Puede darse el caso que por el elevado coste de los daños sufridos el vehículo sea declarado siniestro total. En ese caso, la compañía entregará al asegurado una indemnización que dependerá del valor del bien reflejado en la póliza: valor a nuevo, venal, valor de reposición o de mercado o valor venal.

El Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, sobre los vehículos al final de su vida útil ha establecido que si la transmisión afecta a un vehículo que ha sido previamente declarado como siniestro total por una entidad aseguradora, tras un accidente u otra causa, cuando el vehículo haya sufrido un daño importante que pueda afectar a algún elemento de seguridad, solamente se practicará el cambio de titularidad si se acredita haber superado favorablemente una inspección ITV con fecha posterior a la declaración de siniestro total.

Si se circula por zonas en las que abunden animales de especies cinegéticas (jabalí, ciervo, rebeco, corzo, gamo...), conviene que la póliza de seguro incluya los daños producidos en el vehículo por la colisión con especies cinegéticas. En la mayor parte de los casos, además, cubrirán el hipotético caso de que colisione contra animales de granja o de una explotación ganadera, como los caballos, los toros, las ovejas o los burros, o animales domésticos, como los perros y gatos.

²⁰⁸⁸ Según un informe de la DGT, en 2022 los animales estuvieron presentes en 35.661 siniestros viales, dos de ellos con víctimas mortales. El 69% de los siniestros con víctimas con implicación de animales se producen por atropello al animal, seguidos por un 25% de salidas de vía. Los animales silvestres son los más involucrados en los siniestros con víctimas (62%) frente a los animales domésticos (28%) y, en concreto, el animal más implicado es el jabalí (40%) por delante del canino (13%) y del corzo (12%).

²⁰⁸⁹ Además de imputar al titular de la explotación se puede imputar subsidiariamente al propietario del terreno.

²⁰⁹⁰ Cuando un cazador, en posesión de su licencia como tal, acuda a un coto de caza, bien sea arrendado o por invitación, es imprescindible llevar consigo una autorización personal e intransferible otorgada por la persona o entidad titular del aprovechamiento cinegético del coto.

Si en cierto momento durante la actividad de caza, los agentes forestales o del Seprona solicitan dicha autorización y no se tiene, podrían denunciar al cazador.

En cualquier caso, la caza tiene que llevarse a cabo en los días autorizados en la orden anual de caza de la Comunidad Autónoma y el coto debe contar con un plan cinegético aprobado por el órgano regional de caza. Por otra parte, los cotos tienen que pagar una tasa anual.

²⁰⁹¹ Es decir, si está cazando sólo una persona, no sería de aplicación esta disposición adicional. Si la actividad de caza es colectiva, el conductor tiene que demostrar que el animal que irrumpió en la calzada y provocó un accidente lo hizo escapando de una cacería que tenía lugar en aquel momento o que había acabado como máximo doce horas antes, lo cual en muchos casos puede ser difícil de demostrar.

Tendría que existir un libro registro con horarios de caza y comunicación telemática que indicase el momento en que terminó la caza porque si no va a ser muy fácil alterar el horario de finalización.

También deberían colocarse carteles en las carreteras anunciando la cacería y el horario.

El periódico "Noticias de Álava" publica en su edición digital de 05.08.2015 que una juez ha condenado a un coto de esa provincia señalando que "no es necesario que los cazadores vayan en grupo para entender que una acción de caza es colectiva. Basta con que un número importante de cazadores se encuentre en un mismo espacio o terreno destinado a la actividad cinegética desarrollando dicha actividad, aunque cada uno de los participantes esté cazando por su cuenta". Dado que la juez da por "probado" que en la fecha del accidente "intervino un número elevado de cazadores" condena a la aseguradora del coto a hacerse cargo de los daños del coche.

La Voz de Galicia, en su edición de 26.06.2016, publica que la Audiencia Provincial de Lugo revocó una sentencia de un juzgado de primera instancia y condenó a un coto a pagar 4.756 euros por un percance producido por un corzo. La jueza de la Audiencia considera que la modalidad de caza de rececho es una acción colectiva, aunque sólo intervengan dos personas: cazador y guarda, ya que según su interpretación la disposición adicional no se refiere a la modalidad de caza autorizada, sea esta una modalidad individual, como el rececho o colectiva, como las batidas, sino a la participación de un colectivo de personas en dicha acción de cazar, es decir, la posibilidad de ejercicio, al mismo tiempo, de esta modalidad de caza mayor. La Federación gallega de caza reaccionó a la sentencia indicando que no está acreditada la realización de más de un rececho en el coto demandado y que eso produce además de perplejidad y estupefacción, una enorme desconfianza del colectivo de cazadores en la justicia y en las personas encargadas de administrarla.

especie de caza mayor²⁰⁹² llevada a cabo el mismo día o que haya concluido doce horas²⁰⁹³ antes de aquél²⁰⁹⁴.

²⁰⁹² En este caso, puede ocurrir que no salga escapando una especie de caza mayor, sino una especie cinegética de caza menor (conejos o zorros, por ejemplo) y en caso de atropello de estos animales el responsable seguirá siendo el conductor del vehículo.

También puede ocurrir que se atropelle, por ejemplo, a un jabalí o a un corzo asustado por la caza de perdices y la ley parece ignorar esta posibilidad y exonera al titular o propietario del coto y no contempla la posibilidad de exonerar al conductor.

²⁰⁹³ Se tienen en cuenta las 12 horas posteriores ya que los animales todavía pueden estar asustados y tratando de escapar.

Eso puede ocasionar serios inconvenientes al conductor que atropelle el animal de caza mayor o a su compañía de seguros, si está cubierto para estas situaciones, ya que debe investigar con la ayuda de las fuerzas de seguridad y de la Consejería de Medio Ambiente (o similar) si hasta doce horas antes del accidente hubo caza colectiva, teniendo en cuenta que se pudo comunicar el inicio de una actividad de caza, pero luego se anuló. También puede ser un problema cuando existan cotos próximos entre sí ya que va a ser difícil probar de donde pudo salir el animal.

Esto va a suponer la realización de pruebas documentales que pueden alcanzar un importe significativo. También debemos tener en cuenta que animales como los jabalíes pueden recorrer muchos kilómetros en sus desplazamientos sobre todo si se sienten acosados.

²⁰⁹⁴ Si el titular del coto no cumple con el plan de capturas y se produce una superpoblación de animales y por ello existen más posibilidades de que invadan la vía, tampoco será responsable por los accidentes que aquellos provoquen en las vías públicas.

También²⁰⁹⁵ podrá²⁰⁹⁶ ser responsable²⁰⁹⁷ el titular²⁰⁹⁸ de la vía pública en la que se produzca el accidente **como consecuencia de no haber reparado la valla²⁰⁹⁹ de cerramiento²¹⁰⁰** en

²⁰⁹⁵ Va a ser frecuente que se presenten demandas a la vez contra el titular de la carretera y el titular del coto.

²⁰⁹⁶ Mientras que se utiliza la forma verbal "será" para conductores y titulares de los cotos, se cambia a "podrá" al referirse a las Administraciones para ayudarlas a eludir su responsabilidad.

²⁰⁹⁷ Hubiera sido más práctico mantener la exigencia de un seguro de responsabilidad civil al titular del coto que cubriese, en todos los casos, los daños causados por la irrupción, en la calzada, de los animales allí existentes. Las sociedades de cazadores proponen como alternativa que se haga cargo de los daños el Consorcio de Compensación de Seguros.

En Francia hasta 2010 el Consorcio de Compensación de seguros francés se hacía cargo de los daños y entonces se contabilizaban 65.000 accidentes al año. Desde esa fecha sólo se hace cargo de los daños personales y el número de expedientes descendió en 2011 a 4.000.

En Finlandia el dueño del ciervo es compensado por el Consorcio de Seguros finlandés. El seguro obligatorio del vehículo cubre los daños personales del accidente, pero no cubre los daños en el vehículo.

²⁰⁹⁸ El legislador no ha tenido en cuenta que, como regla general, el titular de la vía no responde si existe un contrato administrativo de concesión, de explotación o simplemente de conservación. Así el artículo 214.1 del texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público sobre Indemnización de daños y perjuicios señala: "Será obligación del contratista indemnizar todos los daños y perjuicios que se causen a terceros como consecuencia de las operaciones que requiera la ejecución del contrato". Véase también el artículo 60 de la Ley 55/1999, donde se regula el contrato de conservación de autovías.

²⁰⁹⁹ La redacción parece indicar que todas las carreteras cuentan con vallas de cerramiento y esto no es así. Solamente se contempla su obligatoriedad en el caso de autopistas y autovías. Sólo cuando deba existir un vallado, éste no esté en condiciones y el accidente sea consecuencia de esta circunstancia, se podrá declarar responsabilidad de la Administración. Esa responsabilidad queda más clara cuando la Administración ha tenido tiempo de repararla desde que tuvo conocimiento de su mal estado.

Debemos tener en cuenta que el TRLTSV no fija los tramos de vía que deben llevar vallado. Son los titulares de las vías, a la vista de la constatación de si hay animales de caza mayor, los que deben tomar esta determinación. Conviene examinar la publicación: "Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (segunda edición, revisada y ampliada)" editada por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, en 2015.

Los medios se hacen eco el 02.04.2019 de una sentencia del Juzgado Contencioso Administrativo número 17 de Barcelona que ha condenado al Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat a indemnizar con 11.372 euros, más intereses, a un motorista que sufrió un accidente al chocar con un jabalí en la carretera C-59. La sentencia detalla que este dinero debe hacer frente a los gastos de reparación del vehículo, el coste del traumatólogo, los días improductivos y las secuelas del demandante por el siniestro, ya que sufrió un esguince cervical.

La sentencia establece que la valla perimetral de la carretera, cuyo mantenimiento corresponde a la Generalitat, no es capaz de contener a los jabalíes ya que hacen agujeros por debajo y la superan sin problemas, según explicaron en el juicio agentes de la policía local. "Si tenemos este dato, que parece fiable y lógico, y la circunstancia que el jabalí apareció en la carretera pese a la valla, es obligado llegar a la conclusión que la valla no cumplía con su cometido, ya sea por su falta de mantenimiento ya sea por algún defecto de diseño o colocación que permite a los jabalíes atravesarla por debajo", señala la sentencia.

El art. 27 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, establece:

Primero. El concesionario deberá conservar la vía, sus accesos, señalización y servicios reglamentarios en perfectas condiciones de utilización.

Segundo. La continuidad en la prestación del servicio le obligará, especialmente, a:

a) Facilitarlo en condiciones de absoluta normalidad, suprimiendo las causas que originen molestias, incomodidades, inconvenientes o peligrosidad a los usuarios de la vía, salvo que la adopción de medidas obedezca a razones de seguridad o de urgente reparación.

b) (...)

c) Prestarlo ininterrumpidamente durante las veinticuatro horas del día, salvo supuestos excepcionales debidos a caso fortuito o fuerza mayor, en cuyo caso deberá adoptar las medidas de emergencia que el Ministerio de Obras Públicas le imponga para lograr la reanudación inmediata del servicio y sin derecho a indemnización alguna".

²¹⁰⁰ Da a entender que, si la valla está reparada, que suponemos que equivale a decir que está "en buen estado", y si tiene la señal de animales sueltos entonces ya no es responsable el titular de la vía.

Sin embargo, la jurisprudencia ha señalado que cuando existe un tramo en el que son frecuentes los siniestros por atropello de piezas de caza que acceden a la calzada, el titular del coto debe acreditar que ha adoptado

medidas especiales para evitar esas interrupciones, como por ejemplo postes reflectantes, sustancias olorosas, bocas de gato, etc. También se tiene en cuenta si el titular del coto se ajustó a su plan cinegético aprobado por las autoridades autonómicas.

Si nos encontramos en una autopista con la señal de peligro P-24 de "Paso de animales en libertad" y no vemos ningún panel complementario que nos indique la longitud del tramo en el que existe aquel peligro, ni siquiera una velocidad recomendada para ese tramo debemos entender que la señal no tiene ninguna utilidad ya que en una autopista existe una valla pensada para que no entren animales a la vía y los conductores van a circular de acuerdo con la velocidad genérica y no de acuerdo con el peligro que representa la señal por lo que podemos entender que la única utilidad de la señal es cubrir las espaldas al titular de la vía, que de esta forma cumple lo establecido en esta Disposición Adicional.

En Sentencia núm. 228/2014 de la Audiencia Provincial de A Coruña (Sección 6ª), recuerda que la acción de cazar es imputable al titular del coto y el deficiente vallado de la vía es imputable a su titular y por ello existen dos responsabilidades distintas.

Esa visión de responsabilidades distintas también se puede ver en la sentencia 89/13 de la sección 1 de la Audiencia Provincial de Oviedo donde la posible responsabilidad del titular de la vía o de la empresa encargada de su mantenimiento no es excluyente de la que se puede exigir al titular del aprovechamiento cinegético, o, en su defecto, al propietario del terreno del que proviene la pieza de caza causante del daño, en el caso de que el accidente sea consecuencia directa de la acción de cazar o de una falta de diligencia en la conservación del terreno acotado. Se trata, por tanto, de responsabilidades distintas, que provienen de diferentes acciones u omisiones, y que no son excluyentes, pues pueden confluir en régimen de solidaridad, de modo que el perjudicado puede dirigir la acción indistintamente contra todos los posibles responsables, o contra cualquiera de ellos, y cada uno de ellos podrá oponer las excepciones que a él le incumban, sin que por tanto pueda aquí la demandada utilizar como argumento para eximirse de responsabilidad, que ésta incumbe a otro demandado, pues lo que debe demostrar que en ningún caso le incumbe a ella.

En la Comunidad Autónoma de Cataluña, el Decreto Legislativo 2/2008, de 15 de abril, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de protección de los animales, señala en su artículo 44.2.q) que es infracción leve "no evitar la huida de animales".

plazo²¹⁰¹, en su caso, o por no disponer de la señalización específica²¹⁰² de animales sueltos²¹⁰³ en tramos con alta accidentalidad²¹⁰⁴ por colisión de vehículos con los mismos²¹⁰⁵.

²¹⁰¹ Se tiene que referir a las vías que deben contar siempre con vallado: autopistas y autovías. Debiera aclarar que significa "en plazo". No sabemos si significa: "inmediatamente", "tan pronto tenga conocimiento", "en un plazo de tantos días", etc.; y esto es importante para dictaminar la responsabilidad de la Administración cuando se ocupe directamente del estado de la valla. No habría duda sobre esta responsabilidad si hubiera transcurrido el tiempo suficiente para poder repararla desde que tomó conocimiento del accidente. También aquí no se ha tenido en cuenta, cuando existe, al contratista conservador, al que el pliego de cláusulas particulares le fija las frecuencias de revisión y la obligación de reparar el vallado.

Dadas las dudas que suscita el término "en plazo", debiera haberse limitado a indicar que la valla tiene que encontrarse siempre en buen estado.

En caso de fuerza mayor, por ejemplo, si, a causa de un temporal, un árbol cae encima de una valla de cerramiento podría doblarla e incluso podría el propio árbol caído podría facilitar que pasasen animales, por ejemplo, a una autopista. En cualquier caso, esta fuerza mayor estaría limitada en el tiempo. Es cierto, que la empresa concesionaria no puede saber de forma inmediata donde se ha caído un árbol porque a veces, la vegetación es espesa y por ello habría que darle un plazo razonable hasta que tuviese conocimiento de los daños y los reparase. La empresa concesionaria debería disponer, por exigencias del contrato de concesión, de un calendario de revisiones anual donde se anotasen por fecha las inspecciones realizadas al vallado. Para ello las cuadrillas de mantenimiento deberían anotar en una hoja de trabajo la fecha, hora de la revisión o reparación y firmarla. Si no existe ese calendario regular de revisiones la concesionaria podría ser acusada de no cumplir con las obligaciones de mantener en perfectas condiciones el vallado.

²¹⁰² Conviene insistir en que, en las zonas cinegéticas, en relación con la señal vertical de animales sueltos, debiera colocarse un panel complementario indicando la longitud del tramo de vía afectado por el peligro. También debía indicarse la velocidad recomendada en aquel tramo. Ese panel complementario debiera ser obligatorio, ya que no tienen sentido estas señales si se desconoce la duración de la longitud donde está vigente el peligro.

Debemos tener en cuenta que la base 5ª de la Ley de Bases de Tráfico de 1989 estipula que las señales se acomodarán a lo dispuesto en la Convención de Viena de Señalización Vial de 1968. Como la Ley de Bases sigue vigente y la Convención de Viena exige en el artículo 15 del Anexo I que en la señal vertical de animales en libertad figure la silueta del animal más frecuente en la zona, sería legal, e incluso obligatorio, colocar la silueta de otros animales que abundan en las zonas de caza, por ejemplo, corzos o jabalíes. En la reforma del RGCir pr Real Decreto 465/2025, de 10 de junio, se decidió autorizar la silueta de un jabalí en lugar de un ciervo en las zonas en que abunde.

Los medios se hacen eco el 09.02.2019 de una sentencia de la Sección Primera de la Sala de lo contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Galicia que impone a la Xunta el pago de 38.800 euros a los dos ocupantes del vehículo y su aseguradora. Según la sentencia la Xunta "debió de instalar señalización que advirtiese del peligro que representaba la frecuente presencia de las especies que son objeto de caza". El Tribunal destacó que era "más que previsible" la irrupción en dicha carretera de animales sueltos, ya que está situada en las proximidades de un terreno de caza en el que tienen lugar batidas de jabalíes. Los hechos se produjeron el 26 de octubre de 2015 en la carretera PO-205 a su paso por el término municipal de Silleda, cuando el vehículo, en el que viajaban dos personas, impactó contra un jabalí que había irrumpido en la vía.

También los medios de prensa se hacen eco el 01.12.2019 de una sentencia de la Sala de lo Contencioso de la Audiencia Nacional condenando al Estado a indemnizar al conductor de una moto por los daños sufridos el 31.01.2016 tras tener un accidente con un jabalí en la carretera N-630 a la altura de Villamanín (León). La sentencia considera que el Ministerio de Fomento (desde enero de 2020 pasa a denominarse "Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana"), propietario de la vía, no había colocado la correspondiente señalización advirtiendo del "Paso de animales en libertad". El afectado tuvo que esperar 3 años y casi 4 meses para recibir la indemnización.

²¹⁰³ La señal a la que se refiere es la P-24 "Paso de animales en libertad" aunque al variar la redacción podría también quedar englobada la señal P-23 "Paso de animales domésticos" ya que el concepto de animales sueltos puede aplicarse tanto a los animales domésticos que van sueltos por la vía sin acompañamiento o que penetran en ella como a los que viven en libertad. El Art. 139.1 del RGCir recuerda que **corresponde al titular de la vía** la responsabilidad de su mantenimiento en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación y **la instalación y conservación en ella de las adecuadas señales** y marcas viales. También corresponde al titular de la vía la autorización previa para la instalación en ella de otras señales de circulación.

Hay que tener en cuenta que alguna señal no está pensada sólo para prevenir daños en un vehículo causados por un animal. Así si se ve la silueta de un lince o en un oso en la señal vertical P-24 es más bien para evitar que esta especie en peligro de extinción sea atropellada.

²¹⁰⁴ El concepto de TCA (tramo de concentración de accidentes) y de TAPM (Tramo de alto potencial de mejora de la seguridad) están definidos en el art. 3 del Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado:

TCA: "Tramo de carretera de longitud no superior a 3 km, salvo excepciones justificadas, que lleve en explotación más de tres años, en el que las estadísticas de accidentes registrados indican que el nivel de riesgo de accidente es significativamente superior al de aquellos tramos de la red con características semejantes."

TAPM: "Tramo completo de carretera con un alto potencial de ahorro de los costes originados por los Accidentes en el que se espera que una mejora de la infraestructura sea altamente efectiva.

Produce cierta inseguridad jurídica que al ocuparse de los TCA no cuantifique más exactamente la expresión "significativamente superior", lo que implica que se abre una puerta para más reclamaciones y tendrán que ser los jueces los que vayan aclarando que se debe considerar "alta accidentalidad".

Suponemos que significan lo mismo "un tramo de concentración de accidentes" y un "tramo con alta accidentalidad" que es el término utilizado en esta Disposición Adicional.

Lo que es difícil de comprender es que no se ponga automáticamente junto con el cartel que indique un TCA otro indicando el inicio de las obras para suprimir o mejorar ese tramo.

La publicación de la DGT: "Principales cifras de siniestralidad vial 2018" indica que el coste estimado de un fallecido en España fue en 2017 de 1.580.318 €.

Respecto a la seguridad en el trazado debe tenerse en cuenta, especialmente, la Directiva (UE) 2019/1936 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2019, por la que se modifica la directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias. Esta Directiva dispone:

Art.5.3 "Los Estados miembros garantizarán que **la primera evaluación de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red se lleve a cabo a más tardar en 2024**. Las posteriores evaluaciones de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red se efectuarán con la suficiente frecuencia como para garantizar unos niveles de seguridad adecuados, pero, en cualquier caso, al menos cada cinco años."

Art.6.quarter.2. **A más tardar en junio de 2021**, un grupo de expertos creado por la Comisión evaluará la oportunidad de establecer especificaciones comunes, incluidos distintos elementos destinados a garantizar el uso operativo de señales y marcas viales, con el fin de **fomentar la legibilidad y la detectabilidad efectivas de las señales y marcas viales por conductores humanos y sistemas automatizados de asistencia al conductor**. Dicho grupo estará formado por expertos designados por los Estados miembros. La evaluación incluirá una consulta a la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas.

Sobre su **tra(n)sposición establece**: "1. Los Estados miembros **pondrán en vigor a más tardar el 17 de diciembre de 2021** las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva modificativa. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión".

²¹⁰⁵ Tampoco es responsable si los límites del coto con la carretera cuentan con una vegetación espesa que impide a los conductores percatarse de la próxima irrupción de un animal en la vía.

²¹⁰⁶ Los tribunales también exoneran de responsabilidad al conductor si el accidente se produce en una autopista de peaje sujeta a concesión, ya que es la empresa concesionaria quien debe abonar los desperfectos.

La edición online de la revista Autobild, informa en su edición del 06.11.2012 que la Audiencia Provincial de Sevilla **ha condenado a la concesionaria de una autopista de peaje a pagar por un accidente con un perro que se le cruzó en plena carretera**. La sentencia recuerda la responsabilidad contractual de la demandada, derivada del contrato atípico "a través del cual, y mediante el pago de un peaje a cargo del usuario, la empresa viene obligada a garantizar a éste una circulación fluida, rápida y sin riesgo de ningún tipo, pues se espera que la concesionaria lo haya eliminado". En este caso, la Audiencia afirma que "si bien existen ramales de entrada a la autopista de peaje cerca del lugar del accidente, por donde podría haberse colado el perro, no existe prueba fehaciente de ese hecho", pero es que, "aun existiéndolas, es conocido que ese tipo de siniestros se producen a menudo". La sentencia esgrime para sustentar la condena a la concesionaria de a la autopista de peaje por el accidente con el perro que el hecho "es perfectamente previsible y seguro que evitable con los medios técnicos actuales", por lo que no hay "ni en un supuesto de caso fortuito ni de fuerza mayor que pueda exonerar a la autopista de su responsabilidad, máxime cuando la inexistencia de controles de esas entradas derivan de criterios económicos de reducción de gastos, asumiendo la concesionaria este riesgo".

El diario digital "Diario de Burgos.es" se hace eco, el 02.02.2016 de dos sentencias de la Audiencia Provincial de Burgos sobre un accidente en la AP-1 donde obliga a la concesionaria a pagar los desperfectos. En una de las sentencias, el tribunal provincial considera que la concesionaria "debe conservar la vía, sus accesos y señalización

²¹⁰⁷ (Niveles de alcoholemia de los cazadores).

Disposición adicional octava. Documentación correspondiente a otras administraciones públicas.

El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico y las administraciones públicas competentes podrán articular mecanismos de cooperación, mediante los oportunos convenios de colaboración, para la transmisión de los documentos que las citadas administraciones deban remitir a dicho organismo autónomo por imposición de una normativa ajena a esta ley.

Disposición adicional novena. Baja definitiva por traslado del vehículo a otro país.

en perfectas condiciones de uso”, tal como establece la Ley de construcción, conservación y explotación de autopistas, que entró en vigor en 1972. Y por ello, decreta que debe hacer frente al abono de los desperfectos ocasionados por la irrupción del animal en la vía.

La norma mencionada, continúa el fallo, señala que la concesionaria «debe facilitar el servicio en condiciones de normalidad, suprimiendo las causas que originen molestias, incomodidades, inconvenientes o peligrosidad a los usuarios de la vía». Con el peaje surge una relación contractual que obliga a la concesionaria a «adoptar una diligencia extrema para garantizar las condiciones de seguridad adecuadas en vías concebidas para la circulación rápida». Dentro de sus obligaciones, subraya una en especial, la de «mantener en perfecto estado el vallado».

En este sentido, la presencia de un animal salvaje «evidencia el incumplimiento de sus obligaciones para garantizar una circulación segura». Es la concesionaria la que estaba obligada a probar que había adoptado todas las medidas a su alcance para mantener la vía libre de obstáculos, según la sentencia. Como «no realiza ninguna prueba al respecto» lleva a pensar que el animal se introdujo en la autopista «como consecuencia del mal estado del vallado».

El art. 27 de la Ley 8/1972 de autopistas en régimen de concesión, señala que las empresas concesionarias deben «conservar la vía, sus accesos, señalización y servicios reglamentarios en perfectas condiciones» y suprimir «inconvenientes y peligrosidad a los usuarios de la vía. Al pagar el usuario un peaje, puede demandar a la empresa concesionaria si no se han cumplido los deberes contractuales de conservación de la vía atribuyéndosele a la concesionaria la carga de la prueba de su diligencia, STS 5 de mayo de 1998, SAP A Coruña 8 de noviembre de 2013. Por ello, podemos decir que el pago del peaje es determinante a la hora de exigir a quien explota la vía que la mantenga libre de obstáculos, impidiendo el acceso de los animales a la calzada con vallados, redes o verjas.

²¹⁰⁷ *La Voz de Galicia de 05.11.2020 señala lo siguiente: “El positivo en alcohol de un cazador lucense que estaba en el monte y con la escopeta cargada reabre el debate sobre un vacío legal persistente en la regulación actual que, en el caso de Galicia, es la Ley de Caza 13/2013. Esta ley, aunque menciona 3 veces la palabra alcohol, en su desarrollo no permite saber cuál es la tasa máxima permitida a la hora de salir a cazar, algo que se podría contraponer con la legislación de tráfico, que sí establece que el baremo máximo permitido para conducir es de 0,25 miligramos por litro en aire espirado para los conductores en general, menor incluso para novales y profesionales. A la falta de desarrollo de la Ley de Caza, se suma que agentes medioambientales y del Servicio de Protección de la Naturaleza (Pacprona) no tienen alcoholímetros -son los de Tráfico los únicos que disponen del aparato-, por lo que es difícil comprobar que los aficionados están en plenas facultades; **penarlos con la ley en la mano resulta imposible**. No hay tasas, pero tampoco se ha establecido cuáles son los procedimientos y quién puede realizar las pruebas de alcohol y abrir las diligencias oportunas”.*

Si un cazador estuviese bebido y su conducta favoreciese la producción de un accidente de tráfico las autoridades podrían encontrar dificultades para probar estos hechos por lo expuesto anteriormente.

Se prohíbe dar de baja definitiva por traslado a otro país²¹⁰⁸, a vehículos que no cumplan los requisitos de seguridad y medioambientales²¹⁰⁹ que se establezcan reglamentariamente²¹¹⁰.

Disposición adicional décima. Actividades industriales y seguridad vial.

Sin perjuicio de lo dispuesto en esta ley, las actividades industriales que afecten directamente a la seguridad vial se registrarán por lo previsto en la normativa sobre seguridad industrial²¹¹¹.

Disposición adicional undécima. Integración y coordinación de notificaciones²¹¹² a través del Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA) y de la Dirección Electrónica Vial (DEV).

El Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA) podrá integrarse en el **Tablón Edictal Único**²¹¹³ cuando razones justificadas de eficiencia en la prestación del servicio así lo aconsejen

²¹⁰⁸ El art. 35 del Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, sobre los vehículos al final de su vida útil, establece que, si la baja es por traslado a otro país, el traslado efectivo del vehículo deberá llevarse a cabo en los siguientes 3 meses. En caso de que, pasados 3 meses, exista constancia de que el vehículo continúa circulando en España, se procederá de oficio a la rehabilitación del vehículo.

Para vehículos con antigüedad superior a 4 años desde su fecha de primera matriculación, o que tras un accidente u otra causa, haya sufrido un daño importante que pueda afectar a algún elemento de seguridad, como justificación de que no se trata de un residuo, se exigirá acreditación de haber superado una inspección técnica, en los 30 días previos a la solicitud de la baja por traslado a otro país o de la baja por exportación, si dicha inspección no consta ya anotada telemáticamente en el Registro de vehículos.

²¹⁰⁹ Se trata de que haya unos criterios básicos que impidan la exportación de vehículos que no reúnen unos requisitos mínimos de seguridad a otros países. Se cumplen estos requisitos medioambientales cuando se trasladen o exporten achatarrados. Esta Disposición Adicional se enmarca dentro del Decenio de Acción de Seguridad Vial 2011-2020 de la ONU.

Se alienta a los países a que, dentro del marco jurídico de los gobiernos locales y nacionales, ejecuten las actividades de conformidad con cinco pilares. El Pilar 3 se ocupa de vehículos más seguros, y dentro de ese Pilar, la actividad 5 alienta la utilización de incentivos fiscales y de otra índole para los vehículos de motor que ofrezcan altos niveles de protección a los usuarios de las vías de tránsito y desalienta las importaciones y exportaciones de vehículos nuevos y usados cuyas normas de seguridad sean reducidas.

²¹¹⁰ La baja definitiva de vehículos, se encuentra regulado en el artículo 35 y en el Anexo XV - A9) del Reglamento General de Vehículos.

²¹¹¹ Esa normativa está compuesta por:

- Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria (BOE núm. 176, de 23 de julio);
- RD 2200/1995, de 28 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento para la Infraestructura para la Calidad y la Seguridad Industrial (BOE núm. 32, de 6 de febrero);
- RD 251/1997, de 21 de febrero, por el que se regula el Consejo de Coordinación de la Seguridad Industrial (BOE núm. 66 de 18 de marzo);
- RD 559/2010, de 7 de mayo, sobre el Registro Integrado Industrial (BOE núm. 125, de 22 de mayo);
- Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno (BOE núm. 295, de 10 de diciembre);
- Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de la Unidad de Mercado (BOE núm. 295, de 10 de diciembre).

²¹¹² Destaca la novedad de designar al BOE como tablón edictal único, lo que posiblemente conduzca, en breve plazo, a la desaparición del Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico, que ahora pasa a ser de uso facultativo.

²¹¹³ El 1 de junio de 2015 entraron en vigor las previsiones, contenidas en la Ley 15/2014, de 16 de septiembre, de racionalización del Sector Público y otras medidas de reforma administrativa, para configurar un Tablón Edictal Único (TEU), a través del "Boletín Oficial del Estado".

A partir de esa fecha, los anuncios de notificación que realice cualquier Administración Pública cuando los interesados en un procedimiento sean desconocidos, se ignore el lugar o el medio de la notificación, o bien intentada esta, no se hubiese podido practicar, deberán publicarse necesariamente en el BOE.

Previamente, y con carácter facultativo, las Administraciones podrán publicar el anuncio en los boletines territoriales o en los tabloneros de anuncios existentes (el TESTRA en materia de sanciones de tráfico).

para los anuncios de notificaciones edictales de los procedimientos sancionadores en materia de tráfico. Por estos mismos motivos, y cumpliendo las funciones que la ley recoge, la Dirección Electrónica Vial (DEV) podrá integrarse o coordinarse con la Dirección Electrónica Habilitada (DEH).

Disposición adicional duodécima. Situación de los conductores profesionales a efectos de la autorización administrativa para conducir²¹¹⁴.

El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico desarrollará un sistema telemático para que las empresas dedicadas al transporte de personas o de mercancías y las personas trabajadoras autónomas que tengan la condición de empleadoras puedan conocer si un conductor profesional que trabaja en ellas se encuentra habilitado legalmente para conducir, no siendo necesario el consentimiento del trabajador.

El funcionamiento y gestión de dicho sistema telemático se realizarán con estricta sujeción a lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de sus datos personales y a la libre circulación de estos datos, en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales y en el resto de la normativa sobre protección de datos personales.

El acceso quedará limitado a quienes acrediten la condición de empleador, que estén dados de alta en el registro que se cree a estos efectos, y únicamente respecto de los datos relativos al mantenimiento o pérdida del permiso o licencia de conducción de sus trabajadores, en los términos que se establezcan reglamentariamente.

Disposición adicional decimotercera. Protección de datos de carácter personal.

El tratamiento de los datos de carácter personal resultado de la aplicación de esta Ley se efectuará de conformidad con lo dispuesto en la normativa vigente en materia de protección de datos de carácter personal²¹¹⁵.

Esta nueva regulación resulta de aplicación cualquiera que sea la Administración competente para realizar la notificación, la materia sobre la que verse o el tipo de procedimiento administrativo de que se trate, incluidos aquellos que cuentan con normativa específica. En todos los casos, la publicación de los anuncios de notificación en el BOE se producirá de forma gratuita.

Todos los anuncios de notificación, tanto en materia de sanciones, como de pérdida de vigencia de la autorización administrativa para conducir (PV), como todos aquéllos otros anuncios que deben publicarse en Boletín Oficial, se enviarán al Tablón Edictal Único (TEU), si bien los anuncios en materia de sanciones, se publicarán previamente y con carácter facultativo en el TESTRA.

En la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Baleares, n.º 279/2010, de 12 de abril, se recuerda que «(...) la comunicación por edictos es subsidiaria y sólo cabe acudir a ella cuando no es posible utilizar los otros medios previstos por la ley, siendo doctrina constante de dicho Tribunal Constitucional en este tema de las notificaciones, citaciones y emplazamientos religados con la indefensión aparece presidida por la exigencia de que el órgano notificador debe asegurarse de la efectividad del acto de comunicación de que se trate, reservando, el llamamiento por edictos para cuando de una manera cierta haya comprobado la inexistencia del domicilio designado o que el citado lo ha abandonado sin dejar dato alguno de su paradero».

²¹¹⁴ Para que estas consultas sean efectivas, la DGT deberá haber puesto en marcha antes de marzo de 2023 un sistema de consulta en línea, que permita a las empresas conocer si sus conductores profesionales se encuentran habilitados para conducir, sin que sea preciso su consentimiento para la obtención de esta información.

²¹¹⁵ La Agencia Española de Protección de Datos, Agencia Española de Protección de Datos, mediante la Resolución PS/00477/2022 apercibió apercibe el Ayuntamiento de Santiago de Compostela por exponer los datos

Disposición adicional decimocuarta. Colaboración entre el Instituto Nacional de la Seguridad Social y la Jefatura Central de Tráfico²¹¹⁶.

Cuando con ocasión de la tramitación por el Instituto Nacional de la Seguridad Social de un procedimiento para el reconocimiento de una pensión de incapacidad permanente a un trabajador profesional de la conducción, el órgano competente para la emisión del **dictamen-propuesta**²¹¹⁷ proponga la declaración de la situación de incapacidad permanente²¹¹⁸ como consecuencia de limitaciones orgánicas o funcionales que disminuyan o anulen la capacidad de conducción de vehículos a motor, lo pondrá en conocimiento de la Dirección Provincial para que dé aviso de la situación del trabajador al Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico²¹¹⁹, a efectos de la iniciación del procedimiento de declaración de pérdida de vigencia de alguna o de todas las clases del permiso o licencia de conducción del que sea titular dicho conductor profesional²¹²⁰, por desaparición de los requisitos para su otorgamiento. En dicho

personales en una notificación de la multa de tráfico que quedaban a la vista una vez retirado del documento el correspondiente acuse de recibo, en particular, la fecha y hora de la denuncia, clase de vehículo, matrícula, marca y modelo del vehículo, nombre, apellidos, domicilio y D.N.I. del reclamante, los hechos denunciados y el importe de la sanción. Todos estos datos figuraban en la parte externa de la carta, y quedaban a la vista al retirar el agente notificador el justificante de entrega adherido a la misma.

La AEPD se basa para fijar la sanción en el artículo 32 del RGPD, y entiende que se ha cometido una irregularidad en el tratamiento de los datos, porque no se han adoptado las medidas técnicas y organizativas apropiadas para garantizar un nivel de seguridad adecuado al riesgo. Se puntualiza que es el responsable del tratamiento quien debe poner los medios y medidas para que todo su personal conozca y cumpla las responsabilidades en el manejo de datos personales, teniendo acceso al contenido del documento solo el personal asignado, tanto en el tiempo de su despacho como tras el mismo.

²¹¹⁶ *Se incluye en esta Ley la medida que entró en vigor el pasado 27 de enero de 2021, como consecuencia de la modificación de la Ley General de la Seguridad Social (art. 77.j por el Real Decreto-ley 2/2021, por la cual se permite que la Seguridad Social y la DGT compartan datos **para poder declarar la pérdida de vigencia del permiso o la licencia de conducción cuando se declare la incapacidad permanente a un trabajador profesional de la conducción** como consecuencia de presentar una limitación orgánica y/o funcional que disminuya o anule su capacidad de conducción de vehículos a motor. Esta colaboración se realizará mediante un aviso, en el que no se harán constar otros datos relativos a la salud del trabajador afectado.*

²¹¹⁷ *Fijémonos que no habla siquiera de resolución o declaración de incapacidad permanente, sino únicamente de propuesta de quien emite el dictamen-propuesta, es decir, dependería del parecer del tribunal-médico. Si dicho organismo interpreta que ese profesional tiene gravemente disminuida o anulada su capacidad de conducción, debe comunicarlo a la jefatura de Tráfico.*

En definitiva, conforme dice literalmente la regulación, no haría falta que el INSS reconozca oficialmente mediante una resolución o declaración la situación de incapacidad.

²¹¹⁸ *La recuperación de la incapacidad permanente en España no es automática, pero sí revisable por el Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS). El INSS puede decidir retirar la pensión si se demuestra una mejoría significativa en la condición del trabajador que le permite volver a realizar su trabajo habitual o uno compatible. La reserva del puesto de trabajo, en caso de incapacidad permanente con previsión de mejoría, tiene una duración máxima de dos años desde el reconocimiento de la incapacidad, según lo establecido en el artículo 48.2) del Estatuto de los Trabajadores*

²¹¹⁹ *Se ha introducido una variación en el artículo 77 de la Ley General de la Seguridad Social (LGSS), con el fin de que la entidad pública pueda ceder ciertos datos del conductor profesional a la DGT. Dicha ley establece que “los datos, informes o antecedentes obtenidos por la Administración de la Seguridad Social en el ejercicio de sus funciones tienen carácter reservado”. Aunque, seguidamente, añade: “salvo que la cesión o comunicación tenga por objeto”, entre otros, “La colaboración con el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico para que este inicie, en su caso, el procedimiento de declaración de pérdida de vigencia del permiso o la licencia de conducción de vehículo a motor por incumplimiento de los requisitos para su otorgamiento cuando, con ocasión de la tramitación de un procedimiento para el reconocimiento de una pensión de incapacidad permanente a un trabajador profesional de la conducción en el dictamen-propuesta emitido por el órgano competente se proponga la declaración de la situación de incapacidad permanente como consecuencia de presentar limitaciones orgánicas y/o funcionales que disminuyan o anulen su capacidad de conducción de vehículos a motor.”*

²¹²⁰ *Estos son los **distintos tipos de conductores profesionales** que se reconocen actualmente:*

aviso en ningún caso se harán constar historias clínicas, documentación u otros datos relativos a la salud del trabajador afectado.

Disposición adicional decimoquinta. Uso de dispositivos alcoholímetros antiarranque²¹²¹.

A partir del 6 de julio de 2022, los vehículos de categoría M2 y M3²¹²² que dispongan de *interface*²¹²³ normalizada para la instalación de alcoholímetros antiarranque destinados al transporte de viajeros deberán disponer de alcoholímetros antiarranque. Los conductores de estos vehículos vendrán obligados a utilizar estos dispositivos de control del vehículo.

Disposición transitoria primera. Matriculación definitiva de vehículos en España.

- **Transporte de mercancía por carretera:** Son los que conducen vehículos con el permiso C (camiones). Incluye a los repartidores, camioneros, servicios de mudanzas o transporte de mercancías peligrosas
- **Transporte de viajeros:** Son los que conducen vehículos con el permiso D (autobuses o vehículos con más de nueve plazas). Incluye a todos los tipos de conductores de autobuses como urbanos, turísticos o escolares.
- **Empresas de transporte privado:** Son los conductores que transportan mercancías o personas como parte de una actividad profesional. Incluye los servicios de chófer privado, VTC o taxis.

²¹²¹ Ahora España se incorpora a la lista de países europeos que ya tienen una regulación similar: Italia, Bélgica, Francia ...

²¹²² Categoría **M2: Vehículos** para transporte de pasajeros con más de ocho asientos además del asiento del conductor, y que no excedan el peso máximo de 5 t. Categoría **M3: Vehículos** para transporte de pasajeros con más de ocho asientos además del asiento del conductor, y que tengan un peso máximo mayor a las 5 t.

²¹²³ De nuevo se recurre a un anglicismo cuando en español es usual utilizar su traducción "interfaz".

Lo dispuesto en el artículo 68.2²¹²⁴ en cuanto a la matriculación definitiva en España de vehículos no será efectivo hasta que se proceda a regular reglamentariamente²¹²⁵ aquellos aspectos que permitan su aplicación.

Disposición transitoria segunda. Práctica de las notificaciones en la Dirección Electrónica Vial (DEV)²¹²⁶.

Las administraciones locales practicarán las notificaciones en la Dirección Electrónica Vial (DEV) antes del 25 de mayo de 2016, siempre que lo permitan sus disponibilidades presupuestarias y sus medios técnicos.

Disposición transitoria tercera. Límites de velocidad para vehículos de tres ruedas asimilados a motocicletas.

Hasta que se modifique el Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, y se fijen los límites de velocidad para los **vehículos de tres**

²¹²⁴ La Disposición transitoria primera fue incorporada por Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (BOE núm. 85, de 8 de abril). La obligación de matriculación de medios de transporte cuyo titular o usuario tenga fijada su residencia en España, se encuentra regulado actualmente por la Ley 38/1992, de 28 de diciembre de Impuestos Especiales (BOE núm. 312, de 29 de diciembre), la cual, en su artículo 65.1.d) establece:

d) Estará sujeta al impuesto la circulación o utilización en España de los medios de transporte a que se refieren los apartados anteriores, cuando no se haya solicitado su matriculación definitiva en España conforme a lo previsto en la disposición adicional primera, dentro del plazo de los 30 días siguientes al inicio de su utilización en España. Este plazo se extenderá a 60 días cuando se trate de medios de transporte que se utilicen en España como consecuencia del traslado de la residencia habitual de su titular al territorio español siempre que resulte de aplicación la exención contemplada en el apartado 1.n) del artículo 66.

Por su parte la Disposición adicional primera, de la citada Ley, según la redacción dada por el apartado siete del artículo 82 de la Ley 39/2010, de 22 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2011 (BOE núm. 311, de 23 de diciembre), determina:

“1. Deberán ser objeto de matriculación definitiva en España los medios de transporte, nuevos o usados, a que se refiere la presente Ley, cuando se destinen a ser utilizados en el territorio español por personas o entidades que sean residentes en España o que sean titulares de establecimientos situados en España.

4. Cuando se constate el incumplimiento de la obligación a que se refieren los apartados anteriores, los órganos de la Administración tributaria o los órganos competentes en materia de tráfico, seguridad vial, navegación o navegación aérea darán al obligado tributario un plazo de cinco días para cumplirla o para presentar aval solidario de entidad de crédito o sociedad de garantía recíproca o certificado de seguro de caución que garantice el pago del Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte. Transcurrido ese plazo sin que se produzca la matriculación definitiva o sin que se presente dicho aval o certificado, dichos órganos procederán a la inmovilización del medio de transporte hasta que se acredite la regularización de su situación administrativa y tributaria. No obstante, la inmovilización será levantada en el caso de que el obligado tributario presente aval solidario o certificado de seguro en los términos indicados”.

El titular de un vehículo extranjero que resida en España tiene que liquidar el Impuesto Especial de Determinados Medios de Transporte y debiera acudir a la Jefatura Provincial de Tráfico a matricular el vehículo en España pero legalmente no tiene obligatoriedad hasta que el Reglamento General de Vehículos desarrolle lo prescrito en la Ley de Seguridad Vial.

²¹²⁵ Se refiere a los vehículos con placas extranjeras. Si se ha comprado un vehículo nuevo o usado en otro país de la UE, o se es propietario de uno antes de establecer la residencia en nuestro país, tendrá que rematricularse en España para poder circular con él.

²¹²⁶ Para poder llevar a cabo con garantías el proceso de obligatoriedad de la DEV, la DGT puso en marcha previamente el Registro de Apoderamientos, regulado por la Resolución de 9 de abril de 2015, éste permite que un tercero (representante) acceda a las notificaciones de la entidad interesada (representado). Antes de que acabe 2016, las empresas no podrán transferir ni matricular vehículos si no están dadas de alta en la DEV.

ruedas asimilados a las motocicletas²¹²⁷, estos vehículos tendrán los mismos límites de velocidad²¹²⁸ que se establecen en dicho Reglamento para las motocicletas de dos ruedas.

Disposición transitoria cuarta. Recuperación o bonificación de puntos por la superación de cursos de conducción segura y eficiente.

La superación de cursos de conducción segura y eficiente no conllevará la recuperación o bonificación de dos puntos en los términos previstos en el artículo 63.5, hasta que entre en vigor la orden²¹²⁹ por la que se determine su contenido y requisitos de acuerdo con lo dispuesto en el anexo VIII.

Disposición transitoria quinta. Consulta de las empresas de transporte y de las personas trabajadoras autónomas que tengan la condición de empleadoras sobre la habilitación para conducir de sus conductores profesionales.

Hasta que no se establezcan reglamentariamente los términos del acceso de las empresas dedicadas al transporte de personas o de mercancías y de las personas trabajadoras autónomas que tengan la condición de empleadoras, al sistema telemático del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico para conocer si sus conductores profesionales se encuentran legalmente habilitados para conducir²¹³⁰ podrán seguir consultando este dato conforme al procedimiento actual.

Disposición final primera. Título competencial.

Esta ley se dicta al amparo de la competencia exclusiva atribuida al Estado sobre tráfico y circulación de vehículos a motor por el artículo 149.1. 21ª de la Constitución Española.

Disposición final segunda. Habilitaciones normativas.

- 1. Se habilita al Gobierno** para dictar las disposiciones necesarias para desarrollar esta ley.
- 2. Asimismo, se habilita específicamente al Gobierno:**

²¹²⁷ La Convención de Viena de Circulación Vial de 1968 ya estableció, en su art. 1, sobre definiciones, en su punto m) que las Partes Contratantes podrán en su legislación nacional asimilar a las motocicletas los vehículos de tres ruedas cuya tara no exceda de 400 kg y aunque España no llegó a ratificarla la Ley de Bases de Tráfico estableció que se aplicaría a la circulación de vehículos, peatones y animales, y a la señalización.

²¹²⁸ Esta disposición da a entender que tan pronto como se produzca una modificación del RGCir se fijarán nuevos límites de velocidad para los vehículos de 3 ruedas asimilados a las motocicletas, sin embargo, el RD 1514/2018, de 28 de diciembre (BOE núm. 314, de 29 de diciembre) que modifica el RGCir, volvió a confirmar que siguen teniendo los mismos límites de velocidad que las motocicletas.

²¹²⁹ Fueron desarrollados por la Orden INT/209/2025, de 27 de febrero, por la que se regula la duración, el contenido y los requisitos de los cursos de conducción segura y eficiente cuya realización conlleve la recuperación o bonificación de puntos, así como los mecanismos de control y certificación (BOE núm. 56, de 6 de marzo).

²¹³⁰ Las empresas de transporte han estado reclamando la posibilidad de controlar si sus trabajadores cumplen los requisitos legales, son responsables y están concienciados con la seguridad vial. Ahora estas empresas van a poder consultar de forma ágil la situación administrativa de los permisos de conducir de sus conductores asalariados, bien en lo que se refiere a la pérdida de puntos o a la suspensión o pérdida del mismo por diferentes motivos.

- a) para modificar los conceptos básicos contenidos en el anexo I de acuerdo con la variación de sus definiciones que se produzca en el ámbito de acuerdos y convenios internacionales con trascendencia²¹³¹ en España.
- b) para modificar el anexo II y el anexo relativo al cuadro de umbrales de emisión para identificar a un vehículo como gran emisor en función de la tipología del vehículo.
- c) para revisar la normativa vigente que regula la señalización vial vertical²¹³² al objeto de adaptar sus dimensiones mínimas a la intensidad actual del tráfico y al incremento en la edad media de los conductores.
- d) para actualizar la cuantía de las sanciones de multa previstas en esta ley, atendiendo a los criterios establecidos en la normativa de desindexación²¹³³.
- e) para modificar la previsión temporal sobre la práctica de las notificaciones en la Dirección Electrónica Vial contenida en la disposición transitoria segunda, atendiendo a la situación financiera y a las posibilidades reales de implementación por las administraciones locales de las medidas necesarias para la plena efectividad de este sistema de notificaciones.
- f) para establecer el formato del permiso o licencia de conducción integrado en el documento nacional de identidad²¹³⁴ del conductor en el momento que técnicamente sea posible, así como el documento complementario que permita visualizar de manera tangible el saldo de puntos.
- g) para regular las marchas cicloturistas²¹³⁵.
- h) para introducir en el Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, las modificaciones necesarias con el fin de que el color de la señal luminosa de todos los vehículos prioritarios sea azul²¹³⁶.

²¹³¹ España firmó, pero no ratificó las Convenciones de Viena sobre señalización y Circulación Vial y ese es el motivo de que este apartado recurra al término “trascendencia”, ya que lo normal es que hubiera dicho “ratificados por España”. Además, si no se han ratificado estas convenciones, ¿cómo se sabe si tienen trascendencia en España?

²¹³² No se entiende porque pusieron “vertical”, hubiera sido mucho más práctico limitarse a poner “señalización vial” ya que da a entender que el Gobierno no puede adaptar las dimensiones mínimas de los semáforos, de las señales horizontales y de la señalización circunstancial

²¹³³ Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española (BOE núm. 77, de 31 de marzo). Conviene resaltar que el término “desindexación” no figura en el DLE y que para conocer su significado debemos acudir al Preámbulo de esta ley: “La indexación es una práctica que permite modificar los valores monetarios de las variables económicas, de acuerdo con la variación de un índice de precios a lo largo de un período. La indexación con base en índices generales, como el Índice de Precios de Consumo (IPC) ...”.

²¹³⁴ Real Decreto 1553/2005, por el que se regula documento nacional de identidad y sus certificados de firma electrónica.

El denominado DNI 3.0 que se empezó a expedir en 2015 está diseñado con la tecnología para albergar en su memoria los datos del carné de conducir y de la tarjeta sanitaria. Incluso, permitirá consultar las multas de tráfico.

²¹³⁵ Este término no aparece en el RGCir donde habla de “marchas ciclistas”. Y de ponerlo hubiera quedado mejor el término “cicloturísticas”. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2.3 del Anexo II del Reglamento General de Circulación, la solicitud de Autorización para celebrar pruebas deportivas se presentará dirigida al órgano competente con, al menos, 30 días de antelación.

Las marchas ciclistas están reguladas en el Anexo II RGCir, en los art. 15 al 31.

²¹³⁶ El 31.07.2018 se publicó la Orden PCI/810/2018, de 27 de julio (BOE núm. 184, de 31 de julio) que modificó el apartado 3 de la señal V-1 (vehículo prioritario) que figura en el Anexo XI del RGV para que todos los vehículos prioritarios contasen con un dispositivo luminoso, con una o varias luces, de color azul, homologadas conforme al Reglamento CEPE/ONU número 65.

Ahora el RGV al referirse a la señal V-1, indica en su punto 3 que estará constituida por un dispositivo luminoso, con una o varias luces, de color azul, homologadas conforme al Reglamento CEPE/ONU número 65.

- i) para regular los términos del acceso de las empresas y de las personas trabajadoras autónomas que tengan la condición de empleadoras, dedicadas al transporte de personas o de mercancías al sistema telemático del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico con el fin de que puedan conocer los datos relativos al mantenimiento o pérdida del permiso o licencia de conducción de sus trabajadores.
- j) para regular el procedimiento por el que se certifique que un vehículo dotado de un sistema de conducción automatizado cumple con las normas de circulación, así como la definición de las capacidades de automatización y de los entornos operacionales de uso que se harán constar tanto en el Registro de Vehículos como en los permisos de circulación.
- k) para regular los estatutos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, creado por la Ley 47/1959, de 30 de julio, sobre regulación de la competencia en materia de tráfico en el territorio nacional, con la denominación que en el Real Decreto se establezca, con objeto de su adecuación a la Ley 40/2015 de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Disposición final segunda bis. Incremento de las plantillas del personal examinador de la Dirección General de Tráfico.

Con el objeto de atender la demanda en el acceso al examen para la obtención del permiso de conducir, se realizarán las gestiones necesarias para lograr el incremento de la plantilla del personal examinador de la Dirección General de Tráfico, que deberá ser repartido territorialmente entre todos los centros.

Disposición final tercera. Habilitaciones al Ministro del Interior.

Se habilita al Ministro del Interior para determinar:

- a) la duración, el contenido y los requisitos de los cursos de sensibilización y reeducación vial.
- b) las condiciones para practicar la notificación en el TESTRA.
- c) los términos en los que el titular o el arrendatario a largo plazo comunicarán al Registro de Vehículos la identidad del conductor habitual
- d) los términos en los que el arrendatario a largo plazo comunicará al Registro de Vehículos la identidad del arrendatario.
- e) los términos en que se comunicará al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico la información²¹³⁷ referente a las víctimas de accidentes de tráfico.
- f) la duración, el contenido y los requisitos de los cursos de conducción segura y eficiente, así como los mecanismos de certificación y control de los mismos.

ANEXO I ²¹³⁸

La policía militar, la portuaria, los agentes forestales o los de vigilancia aduanera tienen la consideración de agentes de la autoridad en sus cometidos propios y pueden disponer de vehículos prioritarios.

²¹³⁷ Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

²¹³⁸ Este Anexo fue reenumerado como Anexo I, por el artículo único 26 de la Ley 17/2005. No se entiende que criterio se ha seguido para que figuren unas definiciones de vehículos que figuran en el Anexo II A) del RGV y otras dejen de figurar.

Conceptos básicos

A los efectos de esta Ley y sus disposiciones complementarias, se entiende por:

²¹³⁹(Definición de Vehículo de movilidad personal).

Además de las definiciones de este Anexo, también se incluyen al final del Tomo I de estos comentarios, numerosas otras, que aparecen dispersas por la normativa de tráfico o están presentes en los medios de comunicación. Algunas definiciones que consideré especialmente importantes figuran en este Tomo II.

³¹²⁸ En este Anexo I sigue sin figurar la definición de "Vehículos de movilidad personal), que se encuentra en el Apartado A del Anexo II del Reglamento General de Vehículos, que lo define como "vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h" .

Conductor²¹⁴⁰. Persona que, con las excepciones del párrafo segundo del punto 4²¹⁴¹, maneja²¹⁴² el mecanismo de dirección²¹⁴³ o va al mando²¹⁴⁴ de un vehículo²¹⁴⁵, o a cuyo cargo

²¹⁴⁰ La Orden INT/2223/2014 que regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico **considera también peatones, a los solos efectos de la cumplimentación de los formularios de accidentes**, y sin perjuicio de las definiciones establecidas con carácter general en el anexo I del texto articulado de la LTSV (contradice a la ley), las personas que se desplazan sobre un **animal de monta** (abandonando el término "animal de silla" utilizado en la Ley y en el RGCir) y las personas que guían (en lugar del verbo conducir del RGCir) un animal o animales.

En algunas disposiciones, como ocurre con la Ley de Tránsito de la provincia de Mendoza (Argentina), se indica que el puesto de conducción estará ocupado indefectiblemente, por una sola persona.

²¹⁴¹ Los peatones que empujan o arrastran un coche de niño o de una persona con discapacidad o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, los que conducen a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, y las personas con discapacidad que circulan al paso en una silla de ruedas, con o sin motor.

²¹⁴² Según el DLE, manejar implica "usar una cosa con las manos" y los modernos sistemas de ayuda a la conducción (ADAS), especialmente los de ayuda al estacionamiento, actúan de manera automatizada sobre la dirección, el acelerador y el freno, permitiendo realizar la maniobra de estacionamiento sin intervención directa del conductor sobre el volante, con lo cual no estarían contemplados en este apartado de esta definición. Por ello deberíamos acudir a la segunda parte de la definición, en donde se refiere a "(la persona) que va al mando de un vehículo".

La Instrucción COND 2022/19 en julio de 2022 recogió una gran parte de estos ADAS, estableciendo las pautas para la aplicación de los criterios de calificación de las pruebas de control de aptitudes y comportamientos. Fue actualizada mediante la Instrucción COND 2024/12, de 01.08.2024.

²¹⁴³ Los tribunales han ido exigiendo que, en el caso de los vehículos de motor, para que se produzca conducción es necesario que el motor del vehículo se ponga en marcha y el desplazamiento del mismo se produzca como consecuencia del impulso del motor. Vid. STS de 15 de octubre de 1986, SAP Alicante de 29 de noviembre de 2005 y SAP Guipúzcoa de 2 de junio de 2006.

La SAP de Madrid 12, núm. 619/2009, de 23 septiembre, que analiza un autobús de viajeros que realizaba el transporte de una excursión programada, en vez de recoger a los viajeros en el lugar habilitado al efecto, estacionó en la plaza de Neptuno, junto a la fuente, y al acceder al autobús la actora resbaló al encontrarse el escalón mojado y con restos de hierba, causándole lesiones. La empresa del autobús se negó a considerar el hecho como accidente de circulación, pues el vehículo estaba parado y con las puertas abiertas, de tal forma que sólo cabría en su caso la reclamación con arreglo al seguro obligatorio de viajeros. La Audiencia de Madrid, entiende que la mayoría de la jurisprudencia considera como hecho de la circulación todo aquel evento derivado de la misma, aun cuando el vehículo esté parado, siempre que preceda una situación de movimiento.

La Audiencia de Madrid termina concluyendo, qué hemos de entender que nos hallamos ante un hecho de la circulación, puesto que no puede ser entendida como circulación rodada la correspondiente únicamente a aquellos hechos que acontecen cuando los vehículos se encuentran en movimiento, sino todos aquellos acontecimientos que se producen con motivo de la utilización de un vehículo de motor. Incluso los posicionamientos doctrinales más restrictivos consideran que cuando el motor se encuentra en funcionamiento, aun cuando el vehículo esté detenido, nos encontramos ante un hecho de la circulación.

Una sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona (sección 10ª) de 12 de enero de 2000 estimó las apelaciones de una conductora condenada por el Juez de lo Penal y estimó que "no se conduce un vehículo a motor sino cuando se halla en movimiento gracias a la fuerza motriz generada por el motor del que va dotado" y que el artículo 379 del C.P. (en el apartado referido a la conducción bajo los efectos de sustancias) exige, como primer requisito, que se ejerza la conducción de un vehículo a motor o ciclomotor, y esa conducción no puede producirse si el vehículo no se desplaza propulsado por su motor. Según la sentencia, la conductora "se dispuso a conducir" el vehículo de su propiedad que tenía estacionado y golpeó a un autobús que también se hallaba estacionado, al desactivar el freno de mano, lo que provocó el deslizamiento del vehículo hacia atrás sin que quedará demostrado que el vehículo tuviera el motor en marcha.

La STS 48/2020, de 11 de febrero de 2020, de la Sala de lo Penal, de unificación de criterios en relación a la comisión de un delito contra la seguridad del tráfico en grado de tentativa –artículo 379.2 del Código Penal; alcoholemia– considera que no existe delito ni tentativa del mismo si no se arranca el vehículo y se mueve mínimamente. Y es, la conducción "la acción de conducir un vehículo de motor incorpora de esa forma unas mínimas coordenadas espacio-temporales, un desplazamiento, el traslado de un punto geográfico a otro. Sin movimiento no hay conducción" afirma el Supremo.

«Entendemos que, supuestos como el analizado o similares, tales como entrar en un vehículo o subirse a un ciclomotor, sin llegar a accionarlo, sin llevar a cabo alguna conducta relativa al verbo típico 'conducir', no puede

considerarse como tentativa del delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes, por muy alta que sea la tasa de alcoholemia en el sujeto, ya que lo decisivo sobre esta forma imperfecta es la realización de actos de conducción, no que el sujeto se encuentre bajo los efectos de estas sustancias», dice la sentencia.

Sin embargo la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico considera en su Anexo II.1.2) que un vehículo está implicado en un accidente de tráfico cuando entra en colisión contra otro u otros vehículos, en movimiento, parados o estacionados y entendemos que también es de aplicación en este caso, el apartado A.1.a) del mismo Anexo que exige en el caso de accidente de tráfico con víctimas, que se produzca o tenga su origen, en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

La Orden también aclara que se considera que un vehículo está implicado en un accidente de tráfico cuando está parado o estacionado en forma peligrosa, de modo que constituya uno de los factores del accidente.

Por su parte el Tribunal Supremo ha ido cambiando su criterio jurisprudencial, así la Sentencia de la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo de 6 de febrero de 2012 basándose en el artículo 1.1. de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, llega a la conclusión de “que el estacionamiento o aparcamiento de un vehículo merece la consideración de hecho de la circulación, por extenderse esta situación a cualquiera que derive del uso del vehículo; de esta forma, el riesgo objeto de aseguramiento obligatorio debe comprender, además del ligado a su desplazamiento, también el eventual riesgo que para terceros puede derivar de su incendio por razón de empleo de sustancias inflamables y de elementos eléctricos para su normal funcionamiento”.

A lo que añade: “De ahí que la jurisprudencia existente en sentido contrario no constituya un precedente, merezca ser objeto de una interpretación muy restrictiva y resulte inhábil para resolver correctamente supuestos distintos de los enjuiciados, caracterizados, como común denominador, por contemplar a un vehículo que se hallaba definitivamente fuera de la circulación”.

Por ello sería un hecho de la circulación el que un conductor no deje accionado correctamente el freno de mano y el vehículo se ponga en movimiento ocasionando un accidente. El conductor se convertiría en responsable del mismo ya que, tal como señala el Art. 91 del RGCir, que se ocupa del modo y ejecución de la parada y el estacionamiento: “La parada y el estacionamiento deberán efectuarse de tal manera que el vehículo no obstaculice la circulación ni constituya un riesgo para el resto de los usuarios de la vía, cuidando especialmente la colocación del mismo y evitar que pueda ponerse en movimiento en ausencia del conductor”.

La STS 3983/2019 de 17 de diciembre, confirmó, tras plantear una cuestión prejudicial ante el TJUE, la sentencia de la Audiencia Provincial de Álava que había llegado a la conclusión de que es hecho de la circulación “el incendio de un vehículo estacionado de forma no permanente por su propietario en una plaza de garaje, cuando la combustión obedezca a causas intrínsecas al vehículo sin que concurra la interferencia del acto de un tercero”.

La sentencia había argumentado que, de acuerdo con la jurisprudencia: “Solo cuando quede acreditado que el vehículo estaba estacionado permanentemente, o cuando sea utilizado para otros fines distintos de la propia conducción cabe excluir la consideración de que se trata de un hecho de la circulación, lo cual llevaría a concluir que cuando un vehículo se encuentra en disposición de iniciar su marcha inmediata también nos encontramos ante un hecho de la circulación”.

Esta sentencia va en la línea de considerar el seguro obligatorio de circulación como un seguro casi universal, donde en virtud del principio de protección de las víctimas cualquier situación de riesgo para la misma va a estar cubierta, bastando para ello que exista algún elemento de conexión con el vehículo, sin que sea necesario ya acudir a criterios de cercanía en el tiempo, puesta en marcha del mismo o su uso exclusivo como medio de transporte.

²¹⁴⁴ No sólo que “va al mando” de un vehículo, sino que también es conductor cuando “está al mando”. La Instrucción 16 TV/89 de la DGT de 20.01.2016 sobre estacionamiento asistido de vehículos de motor considera al conductor que maniobra un vehículo a distancia para estacionarlo, aunque esté de pie y fuera del vehículo, “responsable del vehículo y la circulación” por lo que se deduce que debe ser considerado conductor y no peatón. La Audiencia Provincial de Madrid, en Sentencia 157/2021, de 24 de marzo, consideró que, para ser conductor, éste debe haber arrancado el motor y puesto en movimiento el vehículo, y si ese no fuese el caso, no se puede afirmar que una persona está conduciendo o circulando con el vehículo y por ello no existe motivo suficiente para que los agentes soliciten realizar la prueba de alcoholemia.

En la Sentencia 48/2020, de 11 de febrero, la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo considera que el solo hecho de entrar en un vehículo o subirse a un ciclomotor, sin llegar a accionarlo, es decir, sin llegar a “conducirlo”, no puede considerarse como tentativa del delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes, por muy alta que sea la tasa de alcoholemia en el sujeto. Lo relevante es la realización de actos de conducción, no que el sujeto se encuentre bajo los efectos de esas sustancias, subrayó la sala.

²¹⁴⁵ El conductor de un vehículo de tracción animal, lo que implica que va arrastrado por un animal de tiro, siempre conservará esa condición tanto si va subido al vehículo como si circula a pie al lado del mismo. El artículo 127 del RGCir exige 18 años para conducir animales y aunque ni en la Ley ni en sus reglamentos se fija una edad mínima para conducir un vehículo de tracción animal, se entiende que esa es también la edad mínima, lo que contrasta con que con 16 años se puede conducir un tractor agrícola.

Podríamos pensar que si tiene una licencia LCM o LVA podría conducir al animal de tiro que arrastra un vehículo, un menor con 16 años y si no fuese el caso, tendría que tener 18 años, pero debía haber quedado aclarado.

Aquí debemos recordar que la jurisprudencia constitucional da pie para aplicar la analogía favorable, ya que no se trata de una disposición represiva (STC 182/1990, de 15 de noviembre y 56/1998, de 16 de marzo).

El “Codice della Strada” italiano, en su art. 115, sólo exige como mínimo 14 años para conducir un vehículo de tracción animal o guiar grupos de animales.

está un animal o animales²¹⁴⁶. En vehículos que circulen en función de aprendizaje²¹⁴⁷ de la conducción, tiene la consideración de conductor²¹⁴⁸ la persona²¹⁴⁹ que está a cargo de los mandos adicionales²¹⁵⁰.

²¹⁴⁶ El art. 50 TRLTSV, dedicado a los animales, no menciona la palabra conductor para referirse a quien está a cargo de un animal o animales que no sean domésticos pero indica, algo muy parecido: "que vayan custodiados por alguna persona", sin señalar una edad mínima. Esta misma redacción se mantiene en el art. 126 RGCir, Sin embargo, sí aparece el término conductor en ese Reglamento, en los art. 17 y 127 c) y e).

Por su parte, el artículo 127.1) RGCir establece que "Los animales a que se refiere el artículo anterior (de tiro, carga o silla, cabezas de ganado aislado o en manada o rebaño) deben ir conducidos, al menos, por una persona mayor de 18 años, capaz de dominarlos en todo momento. [...] que sería entonces, en este caso, quien tendría la consideración de "conductor", mientras que los demás, en caso de ir varias personas, serían consideradas como "peatones" al no estar a cargo de dicho animal o animales, salvo que alguno también colaborase en la conducción de los animales.

Es una buena solución utilizar las expresiones "a cuyo cargo está el animal o animales" o bien "que vayan custodiados", ya que de esa forma se evita utilizar el término "conducir". La palabra "guiar" es menos conflictiva y recordemos que se utiliza el término "perro-guía" para designar el perro de asistencia o lazarillo que suele acompañar a las personas con problemas de visión severos.

La Convención de Viena de 1968 sobre Señalización Vial señala en su apartado de "Definiciones": "Por **conductor** se entiende toda persona que conduzca un vehículo, automóvil o de otro tipo (comprendidos los ciclos), o que por una vía **guíe** cabezas de ganado solas o en rebaño o animales de tiro, carga o silla". Con lo cual aclara que los animales a los que se refiere son cabezas de ganado, animales utilizados por su capacidad de arrastre para el trabajo o para pasear sobre ellos, excluyendo a los domésticos de pequeño o mediano tamaño como perros, gatos, etc.; exclusión que no se encuentra en el TRLTSV ni en el RGCir.

En este último caso se viene admitiendo que quien va acompañado de un perro es un peatón y no un conductor de animales, pero debía haber quedado aclarado, al menos, en el RGCir.

Un jinete "conduce" a un caballo ya que las riendas junto con el bocado equivalen al manillar de una motocicleta, pero a un perro solo se le puede "guiar" ya que en ese caso la correa no cumple el mismo cometido.

El Código de 1934 era un poco más detallado y señalaba que "en los vehículos de tracción animal, animales sueltos o en grupo, se considerará como conductor la persona a cuyo cargo esté el animal o animales, vaya montada o desmontada, y empuñe o no las riendas o ronzal".

En México se llama "auriga" a los conductores de vehículos de tracción animal.

²¹⁴⁷ En el caso de una persona que se matricula en una autoescuela y desea ponerse al día porque hace años que no conduce, nos encontramos con la paradoja de que **no está aprendiendo a conducir** y por lo tanto sería la conductora legal, **aunque no esté a cargo de los mandos adicionales**.

Puede ocurrir también que en el vehículo de autoescuela, en determinados momentos, el conductor real sea el profesor y en ese caso no se aplica que "esté a cargo de los mandos adicionales" sino que es considerado como un conductor cualquiera. El periódico "Las Provincias" de Valencia informa el 14.03.2019 que un profesor de autoescuela que llevaba a dos menores en el vehículo, que iban a practicar para obtener el permiso de ciclomotor, fue parado por la Guardia Civil y dio positivo en alcohol y provisionalmente en drogas. Fue denunciado por un delito contra la seguridad vial y el vehículo quedó inmovilizado.

La prensa francesa se hace eco el 04.11.2024 de que un profesor de autoescuela de la localidad de Villefranche-sur-Saône fue sometido el 18.10.2024 a un control de alcoholemia mientras daba clase a un alumno y dio positivo. Se le retiraron 6 puntos, se le suspendió el permiso y la licencia como profesor.

²¹⁴⁸ Esta catalogación del profesor como conductor excluye al alumno de tal consideración, pasando a ser ocupante (usuario). Esto ya fue objeto de estudio y pronunciamiento por parte del Tribunal Supremo en su sentencia de 21 de noviembre de 1970, estableciendo que "[...] por eso, cuando en este artículo se dice que en los vehículos de motor mecánico es conductor la persona que maneja el mecanismo de dirección, no se refiere a toda persona que materialmente vaya asida al volante, sino a la que maneja con libertad y autonomía propias, siendo su propia voluntad la que impulse y dirija libremente los movimientos, cosa que no ocurre cuando otra persona por un acto de fuerza, o por un contrato de aprendizaje, es la que ordena y dirige los movimientos del aparente conductor, que en tanto los verifica en cuanto esa otra persona lo permite, quedando el alumno o aprendiz tan sujeto a la voluntad y designio del profesor que en cualquier momento que se desvíe de lo ordenado puede y debe quedar inmovilizado el vehículo por los resortes del embrague y freno que necesaria mente tienen que quedar en manos de quien ordene, por lo que más bien puede hablarse de un "robot" humano sentado al volante que de un verdadero conductor en el sentido que jurídicamente debe darse a esta palabra".

Se ha dado el caso de que durante una prueba de circulación en vías abiertas el examinador observó que el alumno había pasado un semáforo en rojo y finalizó la prueba suspendiendo al aspirante. Al llegar a la Jefatura,

el examinador, denunció al profesor por no haber intervenido y en el boletín de denuncia se contemplaba el retiro de 4 puntos al profesor y una multa de 200 €. Hemos de tener en cuenta que, aunque el profesor es el conductor, el examinador no es agente de la autoridad y su palabra puede ser rebatida por el profesor. En este caso el aspirante podría ser citado como testigo por cualquiera de las dos partes. Si el alumno o el examinador no se colocan el cinturón de seguridad, el profesor, que es el conductor legal, no es responsable ya que los conductores no están obligados a exigir a los pasajeros que se coloquen los cinturones. En estos casos, sin embargo, sería obligación del profesor indicarle al alumno la infracción que está cometiendo y el examinador penalizaría al aspirante por no ponerse el cinturón.

²¹⁴⁹ El Reglamento regulador de las Escuelas Particulares de Conductores, en su artículo 19.2), que se ocupa del material didáctico, determina que: "La Escuela autorizada para impartir la enseñanza para la obtención de permiso de las clases A1, A2 o A, deberá disponer al menos de un sistema de comunicación manos libres que **permita al profesor durante el aprendizaje de la conducción y circulación**, y al funcionario examinador durante la realización de la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general, **transmitir eficazmente**, desde un vehículo turismo o, en su caso, para las prácticas de circulación, una motocicleta que circule detrás de la conducida por el aspirante, **las instrucciones necesarias** y aquél comunicar al profesor o examinador su recepción".

Por su parte, el Reglamento General de Conductores en el apartado 6) de su anexo VI establece que "Durante la formación el profesor que imparta las enseñanzas prácticas de conducción y circulación (referidas a los permisos de las clases A1 y A2) dirigirá el aprendizaje desde una motocicleta o un turismo conducido por él mismo que circulará próximo a la motocicleta desde el que dará al alumno las instrucciones precisas por medio de un intercomunicador bidireccional (transmisor- receptor) constituido por un micrófono y un altavoz manos libres que le permita una eficaz comunicación oral con aquél". Es decir, que el profesor debe controlar igualmente el manejo de la motocicleta dando las oportunas instrucciones sobre qué debe hacer el alumno en todo momento a través del sistema de intercomunicación preceptivo, por lo que sin su presencia dicho alumno no está autorizado a conducir la misma, pudiendo dar lugar, si lo hiciera, a la comisión por su parte del delito contra la seguridad vial recogido en el párrafo segundo del artículo 384 del vigente Código Penal, al no estar autorizado administrativamente para llevar la motocicleta si no es en presencia del profesor y bajo su supervisión.

La reforma del Real Decreto 1010/2023, de 5 de diciembre, por el que se modifican el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores, aprobado por el Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre; y el Reglamento General de Conductores, aprobado por el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, permitió que ciertas entidades privadas realizaran inspecciones en las autoescuelas.

La Sala de lo Contencioso-Administrativo del TS ha declarado nulo el inciso que habilitaba a dichas entidades acreditadas para realizar inspecciones, tras confirmar que el reglamento impugnando equiparaba indebidamente las funciones de inspección y auditoría, cuando la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial distinguía claramente ambas actividades en apartados separados.

En particular, en el artículo 43 se permitió que las actividades de control, inspección y auditoría podían ser realizadas no solo por el personal funcionario de la Dirección General de Tráfico (DGT) o de las CCAA con competencias atribuidas, sino también por «entidades acreditadas por dichas administraciones».

La Sala considera que la función inspectora constituye una **potestad pública de la que pueden derivarse consecuencias sancionadoras**, por lo que debe ser ejercida exclusivamente por funcionarios públicos. Además, dicha extensión a entidades privadas vulnera el principio de jerarquía normativa, al exceder del reglamento de lo permitido que la ley desarrolla.

²¹⁵⁰ Si un agente para a un vehículo de autoescuela en el que el profesor no porta el distintivo y si debido al horario y día, el agente no puede verificar que el alumno está matriculado, inicialmente imputaría al alumno como autor de un delito por conducir sin haber obtenido nunca permiso y al profesor como cooperador necesario o inductor en función del caso concreto, al menos hasta que fuese posible acreditar que la clase práctica se estaba ejerciendo de modo reglamentario (incluso el profesor podría no tener el permiso vigente o tener todos los puntos agotados) quedando, si así fuese, archivada la denuncia y reconvirtiendo el procedimiento penal al procedimiento administrativo sancionador correspondiente por no portar consigo la perceptiva documentación aunque lo procedente sería considerar que el profesor siempre es el conductor y sería denunciado por "conducir" sin poder acreditar su condición de docente. Si tuviese el permiso en pérdida de vigencia por pérdida total de puntos o por decisión judicial, el estar a cargo del doble mando, sería delito de acuerdo con el art. 384 CP.

En general, los jueces de lo penal sostienen que es requisito para el tipo delictivo del párrafo primero del art. 384 CP referido a la pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos asignados, que el imputado sea consciente, tras haber sido correctamente notificado, de lo que le supone conducir en esas condiciones.

En el caso de una sentencia penal con privación del derecho a conducir debe dejar claro cuál es la consecuencia que supone conducir sin realizar el curso de recuperación y el examen correspondiente, para que la conducción sea considerada delito.

La Sentencia 196/2014 de la Audiencia Provincial de Soria comparte el criterio de una sentencia de la AP de Castellón, de 16 de septiembre de 2004, en la que se señala que "para que pueda condenarse por una falta de imprudencia, es preciso que esté acreditado, no sólo el resultado típico (en este caso el fallecimiento), atribuible en relación de causalidad a la acción de una o varias personas (denunciados), sino que ha de concurrir el elemento de la culpabilidad. Este último elemento, en la modalidad de culpa o negligencia, implica la infracción de un deber de cuidado y atención y la previsibilidad del resultado. Añadiendo que, en el caso contemplado por el citado órgano colegiado, producto de un accidente en un vehículo de autoescuela, se venía a indicar que "quien conducía no era el profesor, sino el alumno, respecto de cuyas acciones el profesor tiene una limitada capacidad de control, difícil de ejercer, que se reduce a detener el vehículo con los pedales accesorios, pero no controla el desplazamiento lateral del vehículo". La limitada capacidad del profesor ante una colisión y atropello y la difícil previsibilidad del resultado hacen que la culpa del profesor no rebase la naturaleza meramente civil". Con lo cual nadie respondería penalmente, ni el alumno ni el profesor.

Un caso que no aclara el TRLTSV es cuando un profesor de autoescuela va enseñando a un aspirante que quiere obtener un permiso A1, A2 o A ya que en este caso el profesor no está a cargo del doble mando y por ello no podría ser considerado conductor, con lo que nos encontramos con la paradoja de que una motocicleta destinada al aprendizaje circula por la vía pública, pero existen dudas sobre quien es legalmente el conductor y quien es por lo tanto responsable de las infracciones o accidentes que se cometan.

Si el alumno, por ejemplo, en un turismo se salta un stop el responsable es el profesor e incluso se le retirarían puntos por ese motivo, pero si lo hace en una motocicleta hay serias dudas de que se le pudiesen retirar puntos al docente.

Al aspirante que tenga hipoacusia que le impida recibir las instrucciones a través de intercomunicador le será facilitado el itinerario a realizar mediante un navegador GPS para moto en el que se indicará el destino así como varios puntos intermedios que permitan el desarrollo de la prueba en distintos tipos de vías y situaciones de tráfico. En este caso no se puede asegurar que el aspirante conduce "con el control del profesor".

Tampoco debiera ser responsable el alumno ya que se produciría una discriminación entre los que tratan de obtener el permiso de motocicleta y los que tratan de obtener otro permiso. Posiblemente la solución sería que cuando el alumno hubiese superado la prueba en circuito cerrado se le expidiese por la JPT una autorización administrativa para poder practicar en vías abiertas, pero en donde se especificase que pasa a tener la consideración de conductor en prácticas y siempre que dispusiese de la cobertura de seguro apropiada a esas circunstancias. Se mantendría la necesidad de que estuviese bajo la dirección y control de un profesor de formación vial.

Es lamentable que siga sin clarificarse en el TRLTSV con meridiana claridad quién es el conductor legal de la motocicleta cuando el que la maneja es un alumno. Hay contradicción, al respecto, entre diversas sentencias judiciales.

La sentencia 2392/2015 de la Audiencia Provincial de Málaga señala que "el aprendizaje en la conducción de motocicletas por su naturaleza implica que el alumno desde un primer momento la maneja y controla individualmente, sin posibilidad de ser auxiliado por tercera persona, con el consiguiente riesgo de caída o colisión con algún objeto u obstáculo imprevisto que pueda surgir, asumiendo el propio conductor el riesgo que tal actividad conlleva, pues **las obligaciones del profesor se limitan a explicar el funcionamiento del vehículo y los consejos para una adecuada conducción [...]**"

La sentencia 1954/2015 de la Audiencia Provincial de Bilbao se adhiere a los razonamientos de otra sentencia de la Audiencia Provincial de Valencia de 20.06.2001 y confirma que "Si bien es cierto que los alumnos de una autoescuela cuando se encuentran realizando prácticas con un vehículo turismo no tienen la consideración de conductores y sí la de ocupantes, habida cuenta que es obligación de la autoescuela que dichos alumnos vayan acompañados de un profesor en el vehículo, el cual al tener un doble mando que permite la arrancada y frenado del turismo, en caso de accidente la responsabilidad viene atribuida a dicho profesor al tener éste la posibilidad de controlarlo. No es este el caso que ahora nos ocupa, pues la demandante realizaba las prácticas en un ciclomotor marca "Vespa", donde no existe ese doble mando ni está previsto ni es posible que el profesor ocupe el mismo, por lo que en caso de accidente **éste no puede atribuirse al profesor, a menos que no estuviera presente en el momento de realizar las prácticas la alumna o no estuviere atento a las maniobras de la conductora**".

Sin embargo, un Auto de la Audiencia Provincial de Soria, Sección Primera, de 26 de noviembre de 2015 **excluye al alumno que recibe clases de autoescuela de la consideración de conductor en los supuestos de vehículos con doble mando, pudiendo extrapolarse dicha consideración al supuesto de motocicletas, donde no existe doble mando** pero sí un control de los movimientos del alumno por el profesor, que es quien

²¹⁵¹ (Incongruencia de permisos y licencias).

2. Conductor habitual. Persona que, contando con el permiso o licencia de conducción necesarios, inscrito en el Registro de Conductores e Infractores y previo su consentimiento, se comunica por el titular del vehículo o, en su caso, por el arrendatario a largo plazo al Registro

decide en todo momento hacia donde debe dirigirse el alumno y cuando parar o iniciar la marcha, siendo quien sin su presencia no puede circular legalmente la motocicleta y por tanto es quien debe ser considerado el conductor de la misma.

El 08.10.2021 la Sala de lo Civil del TS, en sentencia 701/2001, concedió una indemnización a una alumna de autoescuela que se cayó de la moto durante una práctica el 04 de noviembre de 2013. En su sentencia el Supremo señala que “el alumno en prácticas de un coche con doble mando no tiene la consideración de conductor». Y es que, según destaca, el punto 1 del Anexo I de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, declara expresamente que «en vehículos que circulen en función de aprendizaje de la conducción, tiene la consideración de conductor la persona que está a cargo de los mandos adicionales».

En consecuencia, subraya, «no hay duda de que las lesiones sufridas por el alumno en prácticas de un vehículo con doble mando quedarían cubiertas por el seguro obligatorio de responsabilidad civil. Sin embargo, a la vista de la regulación legal, es discutible la cobertura por el seguro obligatorio de las lesiones sufridas por los alumnos en prácticas de motocicletas, que no están provistas de doble mando para el aprendizaje, aunque actúen siguiendo las indicaciones del profesor. De ahí la contratación por parte de la autoescuela de un seguro voluntario que cubriera los daños sufridos por los alumnos conductores de la motocicleta».

En mayo de 2023 los medios se hacen eco de la sentencia 118/2023 de la sección 5 de la Audiencia Provincial de Murcia que condenó a una aseguradora a indemnizar con 1,8 millones a un hombre que, ocupando el asiento del conductor de un vehículo, quedó tetrapléjico, tras el siniestro provocado por el giro brusco del volante realizado por la persona que ocupaba el asiento del copiloto.

La Audiencia Provincial de Murcia ha condenado a una aseguradora a indemnizar con 1,8 millones a un hombre que, ocupando el asiento del conductor de un vehículo, quedó tetrapléjico, tras el siniestro provocado por el giro brusco del volante realizado por la persona que ocupaba el asiento del copiloto.

La Audiencia centra el debate jurídico en determinar quién puede ser considerado, a efectos del seguro obligatorio, conductor en el momento en el que se produjo el accidente, y si quien ocupa el asiento derecho podía ser o no un tercero, cubierto por el seguro de responsabilidad civil generada por el uso del turismo, dejando patente que la cuestión planteada “se presenta complicada de resolver y sujeta a las interpretaciones que pueda darse a las normas reguladoras”.

Para ello, explica que la definición de ‘conductor’ del anexo I del Real Decreto Legislativo 6/2015 como la “persona que, con las excepciones del párrafo segundo del punto 4 maneja el mecanismo de dirección o va al mando de un vehículo, o a cuyo cargo está un animal o animales.

También apunta que el artículo 5.1 de la Ley 8/2004 excluye de la cobertura del seguro de suscripción obligatoria del automóvil “los daños y perjuicios ocasionados por las lesiones o fallecimiento del conductor del vehículo causante del accidente”.

Los magistrados concluyen que “no es posible considerar en ese momento como conductor del turismo a quien ocupaba el asiento izquierdo que nada puede hacer por evitar el accidente” y que “carecía del control del vehículo, pues el elemento principal de dirección no estaba bajo su dominio”, al haberlo asumido el copiloto de forma sorpresiva, provocando la salida de la vía.

Por tanto, afirman que era este último, el copiloto, quien “tenía el control principal del mismo, es decir, lo conducía”, siendo el que ocupaba el asiento derecho “un tercero” respecto al accidente ocasionado.

La Audiencia indica que el ocupante del asiento derecho “no era en la práctica y realmente, el conductor que podía dirigir y controlar el turismo, sino un tercero”, y debe ser indemnizado «en virtud del contrato de seguro en vigor, relativo al vehículo cuya utilización (lo acaecido es un hecho de la circulación) le generó las lesiones que padece” “Aunque no se considerase conductor a estos efectos al causante del siniestro, está claro que el mismo era un usuario del turismo que ocasiona con su acción daños a un individuo (y que no hay mayores problemas para entender cubiertos por el seguro del coche en cuanto afectan a otras personas)”, razonan los magistrados respecto a quien ocupaba el asiento del copiloto.

La sentencia todavía no es firme. Contra ella cabe recurso de casación ante el Tribunal Supremo.

²¹⁵¹ Partiendo de la base de que se considera de mayor categoría un permiso que una licencia, sorprende ver que para conducir un ciclomotor que suelen pesar entre 80 y 120 kg se necesite un permiso y para un tractor con remolque que transporte 40 Tn basta con una licencia.

de Vehículos, por ser aquella que de manera usual o con mayor frecuencia conduce dicho vehículo²¹⁵².

3. Conductor profesional²¹⁵³. Persona provista de la correspondiente autorización administrativa para conducir, cuya actividad laboral principal sea la conducción de vehículos a

²¹⁵² Ver Orden INT/3215/2010, de 3 de diciembre, por la que se regula la comunicación del conductor habitual y del arrendatario a largo plazo al Registro de Vehículos (BOE núm. 304, de 15 de diciembre).

²¹⁵³ Véanse la Exposición de Motivos de la Ley 17/2005 por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos.

La Instrucción 13/S-130 de la DGT señala:

"La condición de conductor profesional a los efectos previstos en la LTSV, se reconocerá, en el caso de los trabajadores por cuenta ajena, a todos aquellos interesados que estén provistos de la correspondiente autorización administrativa para conducir, y que acrediten su condición mediante certificación expedida por la empresa para la que ejerzan la actividad de conductor profesional, acompañada de la correspondiente documentación acreditativa de la cotización a la Seguridad Social como trabajador de dicha empresa.

En el caso de los trabajadores asalariados o por cuenta ajena, hasta principios de 2013, el interesado debía acreditar estar dado de alta en el Régimen General de la Seguridad Social como trabajador de la empresa y cotizando para las contingencias de accidentes de trabajo y enfermedad profesional por las claves de ocupación e) o f) de la tarifa de primas de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, referidas a conductores de vehículo automóvil de transporte de pasajeros en general (taxis, automóviles, autobuses, etc...) y de transporte de mercancías que tenga una capacidad de carga útil no superior a 3,5 TM y a conductores de vehículo automóvil de transporte de mercancías que tenga una capacidad de carga útil superior a 3,5 TM, respectivamente.

Habida cuenta que desde el 1 de enero de 2013, todos aquellos trabajadores cuya actividad laboral principal la constituye la conducción de vehículos automóviles de transporte de pasajeros en general y de transporte de mercancías que tenga una capacidad de carga útil no superior a 3,5 TM, no pueden ver reconocida su condición de conductor profesional a través de la respuesta telemática obtenida a través de la Consulta a la TGSS encuadrada dentro del Convenio de Colaboración firmado en fecha 18 de enero de 2008, se considera necesario establecer un nuevo criterio, a la hora de acreditar a este colectivo, en virtud del cual, todo trabajador que justifique estar dado de alta en las cotizaciones a la Seguridad Social como asalariado de una empresa y prestar sus servicios en calidad de conductor, podrá ser acreditado como conductor profesional a los efectos de poder beneficiarse de la reducción de plazos para la realización de los cursos de recuperación parcial de puntos y de la pérdida de vigencia por el agotamiento total del crédito inicial de puntos. Para ello, el interesado deberá aportar original o copia cotejada del documento por el cual se acredite el alta en las cotizaciones al Régimen General de la Seguridad Social como asalariado de la empresa, contrato de trabajo y certificado de la empresa en el que se haga constar que el interesado presta servicios para la empresa en calidad de conductor o repartidor.

Para aquellos trabajadores por cuenta ajena, que son conductores de un vehículo automóvil de transporte de mercancías que tenga una capacidad de carga útil superior a 3,5 TM encuadrados en la clave de ocupación f), de la tarifa de primas de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, la acreditación se seguirá realizando a través de la consulta telemática a la TGSS.

Si se trata de un trabajador autónomo o por cuenta propia, la certificación expedida por la empresa para la que ejerza la actividad de conductor profesional a que se hace referencia para los trabajadores por cuenta ajena, será sustituida por una declaración del propio empresario. En este caso, será necesario acreditar que está dado de alta en la Seguridad Social en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos con alguna de las claves de CNAE siguientes: 4931, 4932, 4939, 4941, 4942 y 8690 del Real Decreto 475/2007, de 13 de abril, que aprueba la Clasificación Nacional de Actividades Económicas para 2009. Para el caso de la acreditación de conductores profesionales que sean trabajadores por cuenta propia se deberá seguir realizando la consulta telemática a la TGSS.

El interesado debe acreditar su condición de conductor profesional en el momento en que pretende acogerse a los beneficios que la Ley prevé para éstos, y no se le puede exigir que acredite una determinada antigüedad en la cotización como conductor profesional, ya que no está legalmente previsto. Así pues, cuando se trate de la obtención de un nuevo permiso, tras la pérdida de vigencia de la autorización administrativa para conducir por agotamiento del crédito inicial de puntos, la condición de profesional debe acreditarse en el momento de solicitar la realización de la prueba de control de conocimientos establecida, una vez que la pérdida de vigencia ya sea ejecutiva".

De todas formas, sería de aplicación el art.53.1.c) y d) de la Ley 39/2015 de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, donde si dispone que el interesado tiene derecho a:

motor dedicados al transporte de mercancías o de personas, extremo que se acreditará mediante certificación expedida por la empresa para la que ejerza aquella actividad, acompañada de la correspondiente documentación acreditativa de la cotización a la Seguridad Social como trabajador de dicha empresa.

Si se trata de un empresario autónomo, la certificación a que se hace referencia en el párrafo anterior será sustituida por una declaración del propio empresario.

Este concepto sólo será de aplicación en lo que se refiere al sistema del permiso de conducción por puntos.

²¹⁵⁴ (Ocupante).

²¹⁵⁵ (Pasajero).

“c) A no presentar documentos originales salvo que, de manera excepcional, la normativa reguladora aplicable establezca lo contrario. En caso de que, excepcionalmente, deban presentar un documento original, tendrán derecho a obtener una copia autenticada de éste.

d) A no presentar datos y documentos no exigidos por las normas aplicables al procedimiento de que se trate, que ya se encuentren en poder de las Administraciones Públicas o que hayan sido elaborados por éstas.

Debiera contemplarse la posibilidad de que la realización o actualización de cursos CAP sirviese como acreditación de la condición de conductor profesional”.

En la Conclusión 27 del Dictamen FSCSV 1/2021 en relación a la Imprudencia, Modificación Penológica, Criterios para la incoación de diligencias policiales y judiciales, se añade al concepto de conductor profesional, a los conductores de furgonetas de reparto, así como a los taxistas (y de la lectura de las dos últimas líneas) y a los conductores de VTC, o sea los de Uber y Cabify.

Y si somos rigurosos en la lectura de esas dos últimas líneas, también veremos que les es de aplicación a los repartidores de comida en bicicleta y VMP, o mensajeros en estos últimos vehículos, dado que su actividad laboral consiste exclusiva y habitualmente en conducir.

“27.- La vulneración relevante del deber normativo de cuidado puede derivarse de la condición profesional cualificada que la legislación exige para determinados permisos en vehículos de gran tonelaje o transportes de viajeros y que han de someterse a la obtención de títulos como el llamado CAP y formación y revisiones continuas. Junto a ellos los profesionales del taxi o servicios públicos o privados de atención al público y furgonetas de reparto que prestan las mismas funciones en las ciudades o carreteras, así como en torno al Anexo I.3 LSV y, en general, todos los que se dedican exclusiva y habitualmente a la actividad profesional de la conducción en función de las circunstancias concurrentes”.

²¹⁵⁴ *Se echa de menos que no figure la definición de “ocupante”. El DEL no ayuda nada ya que indica que significa “que ocupa”. Este término figura 7 veces en el TRLTSV y 21 veces en el RGCir. En los art. 10 y 13.2 el TRLTSV considera al conductor como un ocupante más, pero en el art. 13.4, en el art. 42 y en el 47 los diferencia. El RGCir tampoco muestra demasiada coherencia y así en el art. 1 diferencia al conductor de los ocupantes, mientras que, por ejemplo, en el art. 3 o en el 18 considera a los conductores como ocupantes.*

La Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico, en su Anexo II que se ocupa de los datos que se deben suministrar por los agentes encargados de la vigilancia y el control del tráfico, y dentro de éste en su apartado A) que se refiere a los criterios de cumplimentación de los formularios de accidentes de tráfico con víctimas, y a su vez en el punto 2 de este apartado se decanta por englobar al conductor como un ocupante más: d) Sin haber sufrido el vehículo o sus ocupantes directamente las consecuencias del accidente, (...).

²¹⁵⁵ *El término figura 9 veces en el TRLTSV y otras tantas en el RGCir, pero de nuevo sin definirlo. El art. 13 TRLTSV considera al conductor como un pasajero más, pero en las definiciones 35 (Tara) y 36 (Masa en carga) del Anexo I (Definiciones) diferencia al personal de servicio, que incluye a los conductores, de los pasajeros. El art. 18 RGCir considera al conductor como un pasajero más. Si el legislador no hubiera querido considerarlos equivalentes, hubiera podido suprimir “el resto de”.*

“1. (...) A estos efectos, (el conductor) deberá cuidar especialmente de mantener la posición adecuada y que la mantengan el resto de los pasajeros, (...)”.

En los demás casos, considera que los conductores y los pasajeros son conceptos distintos.

Se encuentra una definición de pasajero en la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico: "Toda persona que, **sin ser conductor**, se encuentra dentro o sobre un vehículo, o es arrollada mientras está subiendo o bajando del vehículo. Los conductores que han dejado de llevar la dirección del vehículo y son arrollados mientras suben o bajan del mismo se consideran pasajeros", aunque más correcto sería haber dicho: "va sentado o de pie dentro de un vehículo". Vemos que no considera al conductor como un pasajero.

4. Peatón²¹⁵⁶. Persona que, sin ser conductor²¹⁵⁷, transita a pie²¹⁵⁸ por las vías o terrenos²¹⁵⁹ a que se refiere el artículo 2²¹⁶⁰.

²¹⁵⁶ Ni la Convención de Circulación por Carretera aprobada en Ginebra el 19 de septiembre de 1949, en su artículo cuatro, ni tampoco la Convención sobre Circulación Vial hecha en Viena el 8 de noviembre de 1968, en su artículo primero, recojan definición alguna respecto a quien se considera peatón, ello a pesar de que esta última, durante su desarrollo dedica el artículo veinte a las “reglas aplicables a los peatones”. No obstante, dicho Convenio fue complementado mediante el “Acuerdo Europeo”, hecho en Ginebra el día 1 de mayo de 1971, el cual, en el apartado 3 de su Anexo incorporó tal definición al texto inicial del Convenio al establecer que se consideran “peatones”: “Las personas que empujen o tiren de un cochecito para bebés, una silla para inválidos o cualquier otro vehículo pequeño sin motor o que empujen un ciclo o un ciclomotor y las personas discapacitadas que se desplacen en sillas de ruedas movidas por esas personas o que circulen a velocidad de paso humano”. Sin embargo, mucho antes, el término peatón ya aparecía en nuestra legislación en el Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España, de 23 de julio de 1918, aunque no sin definirlo.

La definición de “peatón” va aparecer concretamente en el Código de la Circulación, aprobado mediante Decreto de la Presidencia del Consejo de Ministros, de 25 de septiembre de 1934, el cual en su artículo tercero establecía que se consideraba **“Peatón o viandante:** Toda persona que transite por las vías a que afecta este Código y no sea conductor de vehículo o de animales, o usuario de vehículo de los definidos en el artículo correspondiente. Se consideran también como peatones, los impedidos o niños que transiten en artefactos especiales manejados ellos o por otra persona, y todos aquellos que utilicen para desplazarse patines, aparatos similares desprovistos de motor, o cualquier otro medio no comprendido taxativamente entre los señalados vehículos y que puedan circular por las expresadas vías.” En su articulado también se encontraba la palabra “transeúnte” con el mismo significado.

La ley mexicana de movilidad y seguridad vial ha pasado a denominarlas “personas peatonas”.

²¹⁵⁷ Como muchos peatones son conductores, no tiene sentido que diga “sin ser conductor” ya que esa frase confunde más que aclara. En el Código de 1934 figuraba “y no sea conductor de vehículo o de animales, o usuario de vehículo...”. Quizás lo más adecuado sería no poner ese dato y decir simplemente: “Persona que transita a pie y no sea conductor de animales ...”.

Como se señaló al comentar la definición de conductor, la Orden INT/2223/2014 que regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico considera también peatones, las personas que se encuentran reparando el vehículo, empujándolo o realizando otra operación fuera del mismo y los conductores o pasajeros que, tras haber abandonado sus vehículos, son arrollados mientras se alejan de los mismos caminando e igualmente considera peatones a los solos efectos de la cumplimentación de los formularios de accidentes, contradiciendo al TRLTSV, a las personas que se desplazan sobre un animal de monta (abandonando el término “animal de silla” utilizado en la Ley y en el RGCir) y a las personas que guían (en lugar del verbo conducir del RGCir) un animal o animales.

²¹⁵⁸ Debiera haber añadido: “incluidos los que van corriendo” ya que “transitar a pie” se asemeja a velocidad de paso humano. La Ley de Tráfico del Estado de Australia del Sur indica que “caminar” incluye “correr”.

También tendrían la consideración de peatones los que tratan de limpiar las lunas delanteras o venderles pañuelos de papel a los vehículos detenidos en un semáforo, o los malabaristas que se sitúan delante de ellos.

El art. 17.2 RGCir, sobre control del vehículo o de animales, prefiere utilizar la expresión “personas que van a pie” en lugar de emplear el término “peatones”.

²¹⁵⁹ Teniendo en cuenta que el art. 93.2 RGCir, señala que: “En ningún caso podrán las ordenanzas municipales oponerse, alterar, desvirtuar o inducir a confusión con los preceptos de este reglamento” y el art. 121.5) RGCir establece que: “La circulación de toda clase de vehículos **en ningún caso** deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales”, no se comprende como la Instrucción 16/V-124, de 3 de noviembre de 2016, de la DGT (se trata de una propuesta no de una instrucción ejecutiva), que fue modificada parcialmente por la Instrucción 19/V-134, (dado que desde el 01.01.2016 de acuerdo con el Reglamento UE 168/2013, los triciclos a motor son todos ciclomotores y estos últimos junto con los ciclos de motor han pasado a ser vehículos de motor) sobre los vehículos de movilidad personal (patinetes eléctricos, segways, entre otros) puede afirmar que **es imposible asimilarlos a la figura de peatón** aunque la autoridad municipal, no obstante, podrá autorizar su circulación por aceras, zonas peatonales, parques o habilitar carriles especiales con las prohibiciones y limitaciones que considere necesarias (relativas a masa, velocidad y servicio al que se destinan) para garantizar la seguridad de los usuarios de la vía. Con lo cual observamos que la propia DGT mediante una Instrucción quita validez a lo dispuesto en el Reglamento General de Circulación.

La Instrucción 19/V-134 fue anulada por la **Instrucción 2019/S-149 TV-108** donde se sigue indicando que los vehículos L1e-A y L1e-B tienen la consideración de ciclo de motor y ciclomotor respectivamente.

Por su parte, el art. 121.4) RGCir indica que quienes utilicen patinetes, que es una de las acepciones de patín en el DLE, aunque calificándolo de juguete, no pueden circular por la calzada, salvo que se trate de zonas, vías o partes de éstas que les estén especialmente destinadas, “y **sólo podrán circular a paso de persona por las aceras o por las calles residenciales** debidamente señalizadas ...” y, de nuevo, vemos como el RGCir complica la definición de peatón del TRLTSV ya que mientras la Ley utiliza el término “conducir a pie”, el Reglamento se decanta por la utilización de “circular a paso de persona” y, en este último caso, podría entenderse que invita a hacerlo montados o subidos en ellos, aunque no sería el caso por tener más jerarquía normativa la Ley y contemplar la definición de peatón en el Anexo I de la Ley las excepciones existentes.

La única norma estatal que contiene información sobre la velocidad existente en un paso de persona es la Orden TMA/851/2021, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados que establece en su art. 23.6 una velocidad de paso peatonal en los semáforos de 50 cm/seg, que equivale a 1,8 km/h. Pero sólo se refiere a los cruces semafóricos sin que extienda su aplicación a otras situaciones.

Tenemos que tener en cuenta que existen varios tipos de peatones y por consiguiente distintas velocidades a las que circulan. Generalmente se distinguen, en zonas urbanas, tres categorías de peatones y sus velocidades asociadas:

- un niño pequeño o una persona anciana: 1 a 3 km/h.
- un adulto: 4 a 6 km/h.
- un corredor urbano: 12 a 15 km/h.

En Bélgica la jurisprudencia la ha estimado en ± 6 km/h.

²¹⁶⁰ "Las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los titulares de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios".

También tienen la consideración²¹⁶¹ de **peatones**²¹⁶² **quienes empujan o arrastran un coche de niño**²¹⁶³ **o** ²¹⁶⁴ **de una persona con discapacidad**²¹⁶⁵ **o cualquier otro vehículo sin motor**

²¹⁶¹ El art. 122.4 RGCir indica que “deberán circular siempre por su derecha (en todo tipo de vías cuando lo hagan por la calzada o el arcén) los que empujen o arrastren un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, carros de mano o aparatos similares, todo grupo de peatones dirigido por una persona o que forme cortejo y los impedidos (un término muy desfasado, prefiriéndose hoy en día utilizar los términos “discapacitados”, “personas con movilidad reducida” o “personas con funcionalidad diversa”, que se desplacen en silla de ruedas, todos los cuales habrán de obedecer las señales dirigidas a los conductores de vehículos: las de los agentes y semáforos, siempre; las demás, en cuanto les sean aplicables”.

Con lo cual vemos que el RGCir considera a ciertos peatones como “especiales” ya que se les aplican normas distintas.

Pero no terminan aquí las obligaciones que le afectan a aquél que conduce a pie una motocicleta, pues también debe tener presente y observar también lo que establece el artículo 118.1) del RGCir, según el cual “Los conductores y pasajeros de motocicletas [...] deberán utilizar adecuadamente cascos de protección homologados [...] cuando circulen tanto en vías urbanas como interurbanas”, a lo que habrá que añadir que le será de aplicación, además, la adopción de la medida provisional de inmovilización del vehículo a que se refiere el artículo 104 del TRLTSV, medida ésta que se mantendrá hasta que desaparezcan las causas que motivaron la misma. La OMS/ONU establece en 2013 el concepto Vulnerable Road Users (VRU), integrado por peatones, ciclistas y motociclistas.

La Directiva (UE) 2019/1936 modifica la Directiva 2008/96/CE, añadiendo un nuevo punto 10 a su art. 2 sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias que será vigente, a más tardar, a partir 11/12/2021:

«10. “usuario vulnerable de la vía pública”: los usuarios de la vía pública no motorizados, incluidos, en particular, los ciclistas y los peatones, así como los usuarios de vehículos de motor de dos ruedas.».

En España, en 2016, además de poner en vigor el mandato de la OMS/ONU, en el Dictamen 2/2016 FSCSV se añade una diferencia a nivel procesal penal entre los usuarios según se trate de:

- **vulnerables:** peatones, ciclistas y motoristas;

- **especialmente vulnerables:** niños, personas mayores y personas con discapacidades.

Ante el limbo jurídico en el que parecería quedarían los usuarios de VMP (véase nuevo art.22.bis y Anexo II.A. del RGV desde el RD.970/2020), debemos tener en cuenta que la Instrucción de la Fiscalía de Seguridad Vial de fecha 13.12.2018, (pág.5, penúltimo párrafo) ya establecía respecto a los usuarios de los VMP que “puede sin duda afirmarse que frente a los conductores de vehículos de motor constituyen asimismo **un colectivo vulnerable**”.

Véase también el Reglamento (CE) núm. 78/2009 relativo a la homologación de vehículos en lo que se refiere a la **protección de los peatones y otros usuarios vulnerables de la vía pública**.

El 19.03.2024 la DGT publicó la INSTRUCCIÓN MOV 2024/05 sobre “Ordenación especial de tráfico por razones de seguridad vial en caso de ocupación de la vía por celebración de actividades en vía pública de interés general por su relevancia social y alto valor cultural

Contiene una serie de definiciones: carroza, carruaje, cierre de vía, cortejo y uso excepcional de la vía e indica como se debe proceder al uso y cierre de vías, distinguiendo entre el cierre dinámico, el cierre estático, la circulación lineal, como se deben cruzar las vías y la circulación fuera de la cápsula o cortejo.

²¹⁶² El Anuario Estadístico de la DGT, (2019) considera implicados en un accidente de tráfico a los peatones, cuando resulten afectados por un accidente de tráfico o su comportamiento haya sido uno de los factores del mismo. Así señala que es peatón:

“Toda persona que, sin ser conductor ni pasajero, se ve implicada en un accidente de circulación.

Se consideran peatones quienes empujan o arrastran un coche de niño o de una persona con movilidad reducida o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, los que conducen a pie un ciclo, ciclomotor **o motocicleta**; las personas que se desplazan en silla de ruedas, con o sin motor; las personas que se desplazan sobre patines u otros artefactos parecidos; las personas que se encuentran reparando el vehículo, empujándolo o realizando otra operación fuera del mismo; los conductores o pasajeros que, tras haber abandonado sus vehículos, son arrollados mientras se alejan de los mismos caminando.

También se consideran peatones, a los solos efectos de la cumplimentación de los formularios de accidentes, y sin perjuicio de las definiciones establecidas con carácter general en el anexo I del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, **las personas que se desplazan sobre un animal de monta y las personas que guían un animal o animales**”.

Esta definición, a efectos estadísticos, sólo transforma al conductor en peatón cuando se aleja del vehículo y no, por ejemplo, si se queda, junto al vehículo, cambiando una rueda.

²¹⁶³ Hoy en día se ven muchas más sillitas de niños que cochecitos, ya que estos últimos solo se usan con bebés y normalmente también se pueden transformar en sillas. Por ello debía decir “coche o silla de niño”. Debía aclarar

que un niño en un vehículo de juguete con motor eléctrico también es considerado un peatón. La Ley de Tránsito de Perú incluye algunos elementos más: “Las reglas de tránsito para peatones, también se aplican para las personas que usan sillas de ruedas para minusválidos, andadores motorizados y carritos de compras, así como a los vehículos de niños, como triciclos y cochecitos”.

²¹⁶⁴ No aclara en ninguna parte lo que es “un coche de una persona con discapacidad”. Está claro que no puede ser un “Vehículo para personas de movilidad reducida”, que figura en la definición 11 del Anexo I del TRLTSV, ya que estos vehículos ni se empujan ni se arrastran y están matriculados como ciclomotores.

Los “coches de personas con discapacidad” que son arrastrados no se ven en nuestras ciudades ya que ocupan mucho espacio, pero, a veces, se encuentran en lugares de peregrinación como, por ejemplo, en santuarios famosos por los milagros de los santos que allí se veneran, donde unas personas arrastran esos coches tirando de una barra metálica con asideras que forma parte del propio vehículo.

Finalmente destacar que el término “coche de una persona con discapacidad” o “coche de discapacitado” es un término totalmente fuera de uso, con el significado que le quiere dar la Ley, y ni siquiera aparece en las numerosas acepciones del término “coche” del Diccionario de la Lengua Española.

²¹⁶⁵ Al no figurar en el TRLTSV la definición de discapacitado, debemos acudir a la normativa existente:

La Convención de la ONU sobre los derechos de las personas con discapacidad que fue ratificada por España (BOE núm. 96, de 21.04.2008) establece en su art. 1 que: “Las personas con discapacidad incluyen a aquellas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás”. Vemos que no exige que estén provistas de documentación que acredite esa condición, aunque esa documentación sí existe y se puede tramitar por ejemplo a través de la página de la Agencia Tributaria para beneficiarse de las bonificaciones existentes en la declaración de la renta.

El Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, dispone en su art. 4 que:

1. “Son personas con discapacidad aquellas que presentan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales, **previsiblemente permanentes** que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con los demás.
2. Además de lo establecido en el apartado anterior, y a todos los efectos, tendrán la consideración de personas con discapacidad aquellas a quienes se les haya reconocido un grado de discapacidad igual o superior al 33 por ciento. Se considerará que presentan una discapacidad en grado igual o superior al 33 por ciento los pensionistas de la Seguridad Social que tengan reconocida una pensión de incapacidad permanente en el grado de total, absoluta o gran invalidez, y a los pensionistas de clases pasivas que tengan reconocida una pensión de jubilación o de retiro por incapacidad permanente para el servicio o inutilidad”.

Con lo que vemos que este RDL diferencia entre la condición de discapacitado, en general, del reconocimiento por parte de las Administración de esa condición.

Por ello el TRLTSV al hablar de personas con discapacidad tendría que haber indicado “personas con discapacidad a las que se les haya concedido por resolución administrativa tal condición”, ya que al no hacerlo, una persona mayor con problemas de movilidad que no tenga reconocida su discapacidad o una persona con movilidad reducida, en recuperación, tras un accidente, tendría la consideración de peatón y podría utilizar órtesis tales como sillas de rueda con o sin motor, o scooters eléctricos sin necesidad de tener ningún reconocimiento administrativo.

Por otra parte, el sentido común nos dice que si circula una persona mayor en silla de ruedas por una acera nunca debería ser denunciada ni perdería su condición de peatón, aunque, no tuviese la condición legal de discapacitada.

de pequeñas dimensiones²¹⁶⁶, los que conducen a pie²¹⁶⁷ un ciclo²¹⁶⁸ o ciclomotor de dos ruedas²¹⁶⁹, y las personas con discapacidad²¹⁷⁰ que circulan al paso²¹⁷¹ en una silla de ruedas²¹⁷², con²¹⁷³ o sin motor²¹⁷⁴.

²¹⁶⁶ Aquí se pueden incluir los "carros de mano" que, aunque no se encuentran definidos ni en la Ley ni en sus Reglamentos están contemplados en la señal R-115 en el RGCir. También debiera aclararse en metros o centímetros las "pequeñas dimensiones".

Un barrendero, es decir, un empleado de la limpieza que va barriendo las aceras, según esta definición, es un peatón que muchas veces va empujando o arrastrando el carrito donde va depositando residuos.

En cuanto a los VMP son vehículos propulsados por motor, pero no tienen la consideración de vehículos a motor (véase su definición en el Anexo II.A RGV) y no podrían circular con el conductor encima de ellos, utilizando únicamente el motor eléctrico, aunque fuera a paso de persona y tampoco ir por las zonas peatonales, incluidas las aceras, "empujados o arrastrados", debido a que la posibilidad de bajar e ir empujando o arrastrando al vehículo con el motor parado se reserva a ciclos y ciclomotores.

El art. 121.4) RGCir no permite a los VMP circular por las aceras.

El Código belga de la circulación específica que se considera también peatón a quien empuja una carretilla manual y aclara que un motociclista que va empujando una motocicleta sigue teniendo la consideración de conductor.

También aclara que los menores de 10 años pueden utilizar las aceras con sus bicicletas en cualquier circunstancia.

²¹⁶⁷ Debiera evitarse el verbo conducir en la definición de peatón. No se puede decir al principio "sin ser conductor" y luego dar como bueno "los que conducen". Además, no se entiende que en un caso se utilice "empujan o arrastran" y en otro "conducen a pie", ya que tanto un ciclo como un ciclomotor son empujados y no conducidos. Un grupo de personas que empujan un turismo que se quedó sin batería o atascado en el barro, para ser considerados peatones tendrían que acogerse al término "operación similar" del Anuario Estadístico de la DGT. Además, nos encontramos que las infracciones al artículo 48.2f) del RGCir tienen la consideración de graves lo que supone que si una persona conduce un ciclo a pie a más velocidad del paso humano sería sancionado con 200 €, es decir, se le sanciona igual que a un conductor que no respeta una señal de stop, lo que no tiene mucho sentido.

Si una persona fuese a horcajadas encima de una motocicleta, sin arrancarla, al no tratarse de un ciclomotor, se le podría aplicar el art. 384 CP ya que está circulando, es decir, desplazándose de un punto a otro.

²¹⁶⁸ Al exigir que el ciclo o ciclomotor tengan dos ruedas, eso implica que no pueden conducirse a pie triciclos o ciclos de cuatro ruedas.

La Audiencia Provincial de Cádiz, en Sentencia 202/2021, de 26 de octubre redujo en un 30% la indemnización que la compañía de seguros tenía que pagar a una conductora que cruzó un paso de peatones montada en una bicicleta. Se basó en que en esos casos no tiene la consideración de peatón, y por lo tanto no tiene preferencia, que al ir montada circula a más velocidad que lo haría un peatón y además se daba la circunstancia de que otro vehículo reducía la visibilidad al vehículo que se aproximaba al paso y que atropelló a la ciclista.

Por su parte, la Audiencia Provincial de Burgos, en Sentencia 204/2020, de 29 de abril, resalta que la maniobra de bajarse de la bici al cruzar un paso de peatones no está específicamente prevista en ninguna norma, y con ella lo único que se pretende es convertir por unos momentos al ciclista en peatón para que su prioridad en el paso de peatones esté clara. Sin embargo, solo debe hacerse así cuando el paso de peatones está en la misma trayectoria que sigue el vehículo. Por el contrario, si es vehículo es el que modifica su trayectoria para internarse en una vía donde hay un paso de peatones en el que circula un ciclista, el primero debe ceder el paso al segundo sin que sea importante que el ciclista no haya descendido de la bicicleta y lo cruce a pie.

²¹⁶⁹ La Orden INT/2223/2014 que regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico en su **Anexo II punto A, apartado 3c) considera también peatón a quien conduce a pie una motocicleta**. Sin embargo, vemos que el TRLTSV no tiene en cuenta las motocicletas y considera que si se atropella a una persona que empuja a pie por la calzada una motocicleta se está atropellando a un conductor y no a un peatón.

La Orden citada considera también peatones, a efectos estadísticos de accidentes, a los jinetes.

Tengamos en cuenta que un ciclista desmontado es un peatón y no se le exige casco, pero un motorista seguiría siendo un conductor y tendría que llevar el casco colocado y abrochado porque sigue siendo un conductor.

²¹⁷⁰ No pueden usar una silla de ruedas, en las vías donde rige la ley de seguridad vial, las personas que no sean discapacitadas motrices y eso lo pueden comprobar los policías de tráfico solicitándole al usuario de estas sillas, tanto manuales como eléctricas, el documento que acredite su condición de persona con discapacidad **con el baremo correspondiente de movilidad reducida** otorgado por una Comunidad Autónoma y si fuese ciudadano de la UE, la tarjeta emitida en su país, que es un documento en formato de tarjeta de crédito (no se debe confundir con las Tarjetas Europeas de Estacionamiento autorizado para PMR – Personas de Movilidad Reducida).

Si una persona que no fuese discapacitada emplease una silla de ruedas o lo hiciese a mayor velocidad del paso humano, no sería considerada peatón y estaría cometiendo una infracción.

Debiera aclararse que una persona discapacitada es también aquella que, sin tener la tarjeta de persona de movilidad reducida, padece una enfermedad o limitación temporal que le permite utilizar una silla de ruedas y que esa necesidad de limitación puede demostrarse con una receta médica, al ser una órtesis o ayuda a la movilidad temporal, o bien con un certificado médico.

²¹⁷¹ Eso significa que no podrían circular a una velocidad superior al paso humano. Pueden cruzar los pasos de peatones sentados mientras que los ciclistas no pueden hacerlo.

El art. 121.2) RGCir dispone que un "impedido" que transite en silla de ruedas con o sin motor, a velocidad de paso humano, aun cuando haya zona peatonal, siempre que adopte las debidas precauciones, podrá circular por el arcén o, si éste no existe o no es transitable, por la calzada.

²¹⁷² Vemos que en esta definición se diferencia "coche de una persona con discapacidad" de "silla de ruedas" y es peatón quien empuja o arrastra "un coche de una persona con discapacidad" pero, ¿acaso no sería peatón quien empuja o arrastra una silla de ruedas con o sin motor, teniendo en cuenta que aquí sólo se contempla la posibilidad de que la que circule en silla de ruedas sea la persona con discapacidad? Por ello debía haber indicado que quien empuja o arrastra una silla de ruedas también es peatón. Podemos concluir que es peatón si aplicamos la analogía favorable, tal como han expresado las STC 182/1990 y 56/1998.

Se puede producir un hecho muy curioso y es que en una plaza peatonal usada por una colectividad indeterminada de usuarios una persona que conduce una silla de ruedas puede llegar a colisionar con un niño que corre distraído mientras juega con otros y en ese caso sería de aplicación el TRLTSV, pero no podríamos hablar de atropello ya que no está prevista esta figura para un accidente entre dos peatones.

²¹⁷³ Existen algunos equipamientos médicos diseñados para ser empleados por personas de movilidad reducida (PMR) que son considerados sillas de ruedas con motor y de acuerdo con esta definición, están exentos de contratar el seguro obligatorio, de la obligación de matriculación y de la tarjeta de inspección técnica y podrían circular por la acera a paso de persona. Tampoco se les exige homologación para que sus ocupantes viajen como pasajeros. Al ser una órtesis y no un vehículo no pueden ser inmovilizados por el art. 104.d) TRLTSV.

El 05.08.2013 el periódico digital "Información" de Alicante señalaba que en Benidorm existían en ese momento 500 sillas de ruedas con motor en alquiler (escúteres eléctricos) y que se había puesto de moda utilizarlas por personas que no tenían discapacidades motrices y las conducían, muchas veces, antirreglamentariamente por la vía pública a 10 o 12 km/h. Sólo algunas empresas de alquiler contaban con seguro de responsabilidad civil.

Esa misma publicación informa el 15.05.2016 que a finales de 2013 se aprobó una ordenanza municipal para regular los scooters, pero que se sigue haciendo mal uso de ellos. Es llamativo que en la ordenanza se establece que sólo se pueden alquilar a personas que tengan debidamente acreditado que padecen una discapacidad de movilidad, permanente, o temporal, o bien, que tengan más de 55 años. También alguna cadena hotelera de la localidad prohibió la entrada de esos "artilugios" en sus establecimientos ya que su proliferación abarrotaba las recepciones, había accidentes entre los clientes o llegaban a tirar abajo cristalerías y puertas.

La ordenanza exige que las empresas que se dediquen a su alquiler deben suscribir un seguro de responsabilidad civil y deben darlos de alta en un registro municipal. Cada scooter tiene que contar con un número de inscripción para poder identificar a la empresa arrendataria y a la persona que lo haya alquilado.

En el Anexo I del TRLTSV dice que se considera peatón a una persona con discapacidad que va en una silla de ruedas con motor a paso de persona, pero no considera conductor a una persona sin discapacidad que maneja una silla de ruedas con motor (scooter), por lo que ese tipo de conductores ha quedado sin regulación en la Ley y en cualquier caso no tienen la consideración de peatones, pudiendo ser denunciados por emplear un tipo de equipamiento motorizado que no está homologado para circular por la calzada, y recordemos que al tener motor tampoco puede hacerlo por la acera, y esos usuarios sin discapacidades pueden verse sorprendidos al creer que alquilando esos vehículos en un comercio que tiene su correspondiente licencia municipal están amparados por la ley.

Por ello, es lamentable que el legislador no aclare esto y que mientras tanto algunas autoridades municipales **hagan dejadez de funciones** con estos auxilios de movilidad (órtesis) permitiendo **que puedan ser utilizados por personas sin discapacidad motriz reconocida** previamente por resolución administrativa.

El RD 1507/2008, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, en su artículo 1.2, indica que: "Tampoco se encontrarán incluidas en el ámbito material del presente Reglamento **las sillas de ruedas (no aclara que sean con motor o sin motor)**".

No aclara si se trata sólo de órtesis de personas con movilidad reducida o si incluye también sillas que se alquilan, por ejemplo, a turistas en algunos municipios costeros. En el primer caso, al circular como máximo a paso humano apenas pueden causar daños pero en el segundo caso, se trata de ayudas para circular (no son vehículos, ya que siguen siendo órtesis, aunque utilizados para distintos fines de los que fueron concebidos), que pueden causar más lesiones a sus conductores y a terceros que una bicicleta y debieran, al igual que los patinetes eléctricos

²¹⁷⁵ (Sillas de ruedas eléctricas conocidas como scooters).

5. Titular de vehículo. Persona a cuyo nombre figura inscrito el vehículo en el registro oficial correspondiente²¹⁷⁶.

contar con matrícula y seguro de responsabilidad civil. También se debería fijar una velocidad máxima. En Alemania está establecida en 15 km/h cuando se les permite circular por la calzada.

²¹⁷⁴ El Reglamento General de Vehículos detalla con precisión en que consiste una bicicleta de pedaleo asistido y sin embargo no comenta nada, ya que no se trata de vehículos, de las sillas de ruedas con motor, que son órtesis empleadas por discapacitados y que pueden utilizarse en las aceras si no se supera la velocidad del paso humano.

Precisamente la falta de aceras hizo que el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo número 5 de Málaga declarase nula la multa impuesta por el Ayuntamiento de la localidad malagueña de Benahavís a una mujer por ir en un scooter eléctrico en sentido contrario por una calle, recordando que como cualquier otro peatón podía ir por la calzada (La Opinión de Málaga 29.11.2016). La mujer fue multada en agosto de 2015 por circular en dirección contraria cuando volvía a su casa en un vehículo adaptado porque tiene una discapacidad motriz reconocida del 86 por ciento y, tras recurrir la multa, se le redujo de 500 a 200 euros, pero tampoco aceptó esa rebaja y el asunto terminó en los tribunales.

El tribunal consideró, en este caso, al scooter diseñado para PMRs, como una silla de ruedas lo que lo convierte en una órtesis, es decir, un dispositivo externo aplicado al cuerpo para modificar los aspectos funcionales o estructurales del sistema neuromusculoesquelético y por ello el legislador permite que pueda llevar un pequeño motor auxiliar para que pueda alcanzar la velocidad de paso humano.

²¹⁷⁵ Un escúter (scooter) de movilidad es **una ayuda a la movilidad** equivalente a una silla de ruedas, pero configurado como una moto. El escúter tiene un asiento, entre tres y cinco ruedas, una zona plana o placas de pie para los pies, el manillar de dirección, suele llevar una cesta delante y tiene dos o tres ruedas directrices. El asiento puede girar para permitir el acceso lateral al scooter. Funcionan con baterías.

El cumplimiento de la Directiva Médica Europea 2017/745 CEE (MDD) es un requisito previo para que los fabricantes de sillas de ruedas y de scooters eléctricos para discapacitados puedan comercializar sus productos en el mercado europeo. En ambos casos son dispositivos y, por lo tanto, sujetos a requisitos esenciales de protección de la salud y la seguridad del usuario, que recordemos tiene la condición de peatón. Deben contar con marcado CE y en el caso de las sillas de ruedas deben cumplir con la Norma UNE-EN 12183:2014, mientras que los escúteres deben respetar la Norma UNE-EN 12184:2014.

Por ello, las personas que carezcan de certificado de discapacidad más el baremo de movilidad reducida no podrían utilizar sillas de ruedas y escúteres eléctricos en las vías donde se aplica el TRLTSV. Al verse obligados a circular por las aceras, no podrían superar la velocidad máxima del fabricante, es decir, 6,4 km/h.

Sin embargo, las sillas de ruedas eléctricas y, en particular, los escúteres muchas veces no eran, debido a la ignorancia de los gerentes de esas empresas o por falta de información de los empleados, admitidos en los vehículos de transporte, aun siendo compatibles la mayoría de ellos con los espacios y el resto de características de accesibilidad disponibles en los mismos.

Las empresas de transporte colectivo requieren a los usuarios de sillas de ruedas y escúteres para personas de movilidad reducida que les comuniquen con antelación sus necesidades. De todas formas, la ley establece que una vez adquirido el billete (en taquilla o por internet) no se les puede negar el acceso autobús o autocar.

Véase el RD 1544/2007, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.

Su Disposición Adicional Quinta equipara sillas de ruedas y escúteres para PMR (son sillas de ruedas motorizadas para personas con movilidad reducida) en su acceso autorizado a los medios de transporte.

Las Estaciones de Autobuses, a partir de determinado número de pasajeros, deben asistir a pasajeros PMR y los conductores durante el estudio de los temas del CAP tienen que formarse para asistir a este tipo de pasajeros.

El Reglamento (UE) 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar, señala en su art. 9 que: "Los transportistas, las agencias de viajes y los operadores turísticos no podrán negarse a aceptar una reserva de una persona, a emitir o a proporcionarle de otro modo un billete, o a embarcarla, por su discapacidad o movilidad reducida y que las reservas y los billetes se ofrecerán a las personas con discapacidad o con movilidad reducida sin coste adicional alguno". Este Reglamento proporciona información muy detallada sobre los derechos de las personas discapacitadas o con movilidad reducida.

²¹⁷⁶ Se refiere al Registro de Vehículos. El art. 82.f) TRLTSV establece que el titular es responsable de las infracciones relativas a la documentación del vehículo, a los reconocimientos periódicos y a su estado de conservación, cuando las deficiencias afecten a las condiciones de seguridad del vehículo.

6. Vehículo: Aparato²¹⁷⁷ apto para circular por las vías²¹⁷⁸ o terrenos a que se refiere el artículo 2 (del TRLTSV).

El artículo 2 RGV, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, regula el Registro de Vehículos, y en su apartado 1, párrafo tercero, señala lo siguiente: "El Registro de Vehículos tendrá carácter puramente administrativo, será público para los interesados y terceros que tengan interés legítimo y directo, mediante simples notas informativas o certificaciones, y los datos que figuren en él no prejuzgarán las cuestiones de propiedad, cumplimiento de contratos y, en general, cuantas de naturaleza civil o mercantil puedan suscitarse respecto a los vehículos."

Por otra parte, en el artículo 28 del citado Reglamento, relativo a matriculación de los vehículos, en su apartado 1 se establece que "la matriculación y expedición del permiso de circulación de los automóviles (...) se solicitará por el propietario, el arrendatario con opción de compra o el arrendatario a largo plazo..." y en el Anexo XIII del mismo Reglamento, referente igualmente a matriculación, se señala que: "12º Cuando se pretenda la anotación en el Registro de Vehículos de la cláusula de arrendamiento con opción de compra o de arrendamiento a largo plazo, se aportará contrato de arrendamiento o documento análogo, en el que conste el consentimiento del arrendador y del arrendatario para que el vehículo figure inscrito a nombre de éste, con firmas reconocidas de ambos o intervenido por Corredor de Comercio, así como justificación de que el arrendador es el propietario del vehículo." De igual forma, en el artículo 32 del mismo Reglamento, relativo a la transmisión de vehículos entre personas que no se dedican a la compraventa de vehículos se dispone, en su apartado 7, que "cuando figure en el Registro de Vehículos una anotación de arrendamiento con opción de compra o de arrendamiento a largo plazo, tan sólo se practicará el cambio de titularidad en el Registro de Vehículos cuando conste el consentimiento del arrendador". Así el RGCir permite que, en los casos de arrendamiento con opción de compra, puede aparecer inscrito como titular del vehículo en el Registro de Vehículos el arrendatario y que, asimismo, es posible transmitir dicha titularidad registral sobre el vehículo a un nuevo arrendatario, con el consentimiento del arrendador.

²¹⁷⁷ Esta definición se inspira en el Reglamento de Circulación Urbana e Interurbana de 1928: "artefacto o aparato que circule por las vías públicas" y en el Reglamento de 1934: "todo aparato o artefacto capaz de circular..." El término "artefacto" desapareció del Texto Articulado de la Ley de Seguridad Vial en la modificación que se publicó en el BOE el 26.01.1999. Aunque el término "aparato" suena a antiguo y poco técnico parece estar pensado para incluir no sólo vehículos de motor, sino también a los remolques, a los tranvías, a los ciclos, a los VMP, a los carros de mano y a los vehículos de tracción animal. Lo que no incluye es a un caballo de silla, monta o montura ya que al no ser un "aparato" no puede ser considerado un vehículo. Sin embargo, el DLE considera a un animal de montura como similar a un vehículo al definirlo como: "Medio de transporte de personas o cosas". El Código de Circulación italiano también prefiere utilizar la expresión "medio de transporte" para de esta forma incluir a los animales de montura.

Las personas que empujan un carro de mano tienen la consideración de peatones y por eso en la definición de vehículo debiera decirse que algunos "aparatos" tienen reglamentaciones específicas.

*La Orden INT/2223/2014 que regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico en su **Anexo II punto A, apartado 3c)** considera que unos patines (no patinetes) son un artefacto y el DLE indica que son un "aparato".*

En cualquier caso, esta definición debía haber aclarado que los juguetes no tienen la consideración de vehículos. Así, quedaría claro que tanto un patinete como una bicicleta de juguete no tienen la consideración de vehículos.

²¹⁷⁸ Dado que una acera forma parte de la vía, debía haber indicado "por la calzada" salvo aquellos autorizados a ir por la acera.

7. Ciclo²¹⁷⁹. Vehículo²¹⁸⁰ de, al menos, dos ruedas²¹⁸¹ y propulsado exclusiva o principalmente por la energía muscular²¹⁸² de la persona o personas que están sobre el vehículo, en particular por medio de pedales²¹⁸³.

Se incluyen en esta definición los ciclos de pedaleo asistido²¹⁸⁴.

²¹⁷⁹ La Instrucción de la Fiscalía de Seguridad Vial de 13.12.2018 dirigida a los policías locales recuerda que “los ciclistas están obligados a observar los deberes de cautela del art 10. 1 TRLTSV que recoge la obligación de no entorpecer indebidamente la circulación ni causar peligro, perjuicios o molestias a los demás usuarios de la vía, 10.2 TRLTSV de usar su vehículo con la necesaria diligencia, atención y precaución, estar en todo momento en condiciones de controlar el vehículo (art. 13.1) y prestando atención permanente a la conducción (art. 13.2), teniendo prohibido conducir superando las tasas administrativas de alcoholemia y/o con presencia de drogas (art. 14). Están sujetos a las demás normas de circulación del Título II que se refiere a la “Circulación de vehículos” en general y por tanto a los definidos en el Anexo I, punto.6 del TRLTSV, en cuanto a lugar de la vía, velocidad, preferencia de paso, incorporación a la circulación, cambios de dirección, sentido y marcha atrás, adelantamiento, parada y estacionamiento, cruces de pasos a nivel y puentes levadizos, utilización de alumbrado, advertencias a los conductores y obligaciones en caso de accidente o avería, arts. 47 (utilización del casco) y 51 (obligaciones en caso de accidente o avería) del TRLTSV, así como los concordantes del RGCirc. Solo se exceptúan aquellas contadas previsiones expresas y singulares para automóviles o vehículos de motor. Asimismo, a los deberes de obedecer las señales de circulación de los arts. 53-55 TRLTSV que se refieren al “usuario de las vías”.

También señala: “Los peatones son desde luego ante los ciclistas colectivos vulnerables como lo refleja la regulación estatal y la municipal sobre la convivencia en ciclocalles, zonas 30, calles residenciales (Anexo I RGCirc: Señal S-28) y demás lugares de concurrencia y se desprende sin dificultad de los arts. 10.1 y 2 de la LSV citados. De ahí que ante su mera visualización o presencia deban tener el reflejo solidario de prestar una específica atención a la conducción y moderar la velocidad. De otra parte, la indebida circulación por la acera o zona peatonal genera indudables peligros para los peatones de singular vulnerabilidad como los niños, personas de la tercera edad, personas discapacitadas y con movilidad reducida que circulan en sillas de ruedas. A ello se refieren los informes remitidos por las Policías Locales. No es infrecuente el comportamiento de ciclistas que circulan por la acera, para llegar al paso de peatones en que sin bajarse y sin habilitación normativa cruzan el semáforo en rojo y de ahí a la circulación por la calzada y vuelta a empezar. En estos casos el conductor de la bicicleta incumple el deber de precaución del art 13.1 TRLTSV que le es aplicable, que surge, además, de la legislación nacional, comunitaria e internacional protectora de estos colectivos. Con tales comportamientos los ciclistas infractores afectan al bien jurídico antes referido del bienestar urbano en cuanto que crean inseguridad e intranquilidad en el peatón, sobre todo en el más vulnerable con olvido de su derecho a circular en exclusiva y sin peligros por los paseos, calles y zonas que el legislador ha acotado para él. Los Agentes de Policía han de ejercer en estos supuestos con rigor sus facultades de supervisión aludidas. En casos de riesgo cabe la retirada y depósito del vehículo en los términos del art 105.1 a) y h) TRLTSV”.

²¹⁸⁰ Aunque defina a ciclo como vehículo (e indirectamente a bicicleta, al considerarla un ciclo), en el articulado diferencia a los vehículos en general, de los ciclos y bicicletas (véase art. 12.1 de esta Ley).

Ciclo también son los “Bierbikes” o “Party bikes”, una bicicleta multi-tándem para hasta 18 personas con grifo de cerveza incorporado. Es una manera original de recorrer algunas ciudades. En Madrid, circulan algunas. En algunas ciudades europeas hay un debate sobre su prohibición por el ruido que ocasionan sus ocupantes. El 03.11.2017, la publicación “thedenverherald.com” informa que un juez prohibió su circulación en el centro de Amsterdam.

²¹⁸¹ Vemos que están excluidos los monociclos. Los monociclos a pedales no pueden circular por ninguna vía pública al no ser un vehículo autorizado a hacerlo. En el caso de los eléctricos, se trataría de vehículos de movilidad personal si cumplen con el apartado 4 de la Instrucción 2019/S-149 TV-108 de la DGT, que exige un límite de potencia en su motor eléctrico, una velocidad mínima y máxima y que estén autoequilibrados.

²¹⁸² Esa fuerza muscular en las bicicletas de paseo equivale a una potencia de entre 100 y 200 W.

²¹⁸³ El RGV añade “o manivelas”. El texto articulado de 1990 también añadía “manivelas”.

²¹⁸⁴ Sus características se encuentran en las definiciones que figuran en el Anexo II. A) del Reglamento General de Vehículos. El RD 970/2020 que modificó el RGV pasó a denominar a estos ciclos como “Bicicleta de pedales con pedaleo asistido” y redactó de nuevo su definición: “bicicletas equipadas con un motor eléctrico auxiliar, de potencia nominal continua máxima inferior o igual a 250 W, cuya potencia disminuya progresivamente y que finalmente se interrumpa antes de que la velocidad del vehículo alcance los 25 km/h o si el ciclista deja de pedalear.»

Sería interesante que indicase que cuando el motor de la bicicleta no se detenga al dejar de pedalear o la velocidad supere los 25 km/h, pasaría a tener la consideración de ciclomotor y el conductor sería denunciado por conducir

8. Bicicleta²¹⁸⁵. Ciclo de dos ruedas²¹⁸⁶.

un ciclomotor sin el permiso AM correspondiente (en caso de que careciera de él). Además, el vehículo sería inmovilizado hasta que desapareciese el motivo, es decir, la manipulación del motor.

Por su parte el Real Decreto 339/2014, de 9 de mayo, por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de las bicicletas y otros ciclos y de sus partes y piezas lo define como: "Ciclo, equipado con pedales y un motor eléctrico auxiliar, que no puede ser propulsado exclusivamente por medio de ese motor auxiliar".

El Reglamento de la UE 168/2013 (en vigor desde el 01.01.2016), señala en su art. 2.2) que las bicicletas de pedales con pedaleo asistido, conocidas como EPAC (Electronically Power Assisted Cycles) por sus siglas en inglés, no están incluidas dentro de la clasificación de vehículos de la categoría L, por lo tanto, no necesitan homologación ni matriculación.

El Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, dispuso que el art. 22 tuviese la siguiente redacción:

«3. Los ciclos y **las bicicletas de pedales con pedaleo asistido quedan exceptuados de obtener la autorización administrativa** a la que se hace referencia en el apartado 1 del artículo 1 (dirigida a verificar que estén en perfecto estado de funcionamiento y se ajusten en sus características, equipos, repuestos y accesorios a las prescripciones técnicas que se fijan en este Reglamento.»

En algunos países diferencian aún más una bicicleta normal de una de pedaleo asistido. Así en Suiza para conducir está última hay que tener, al menos 14 años y hasta los 16 años sus conductores tienen que tener un permiso de ciclomotor. A partir de esta última edad ya no se necesita ningún permiso.

Sería muy interesante que el TRLTSV indicase que el motor debe ser eléctrico. En el Código de la Circulación de Quebec, indica esa exigencia.

²¹⁸⁵ Ni el TRLTSV ni sus reglamentos informan sobre cuando una bicicleta infantil deja de ser un juguete. El Real Decreto 1205/2011, de 26 de agosto, (BOE núm. 209, de 31 de agosto) sobre la seguridad de los juguetes, en su Anexo I contiene una lista de productos que, en particular, no se consideran juguetes a efectos de ese Real Decreto y en su punto 4 considera que una bicicleta deja de ser juguete cuando cuenta con una altura máxima de sillín superior a 435 mm, medida como la distancia vertical entre el suelo y el punto más alto de la superficie del sillín, con éste colocado en posición horizontal y la tija en la marca inferior.

Ese mismo Real Decreto, en su art. 1 señala que: "Este real decreto establece las normas de seguridad de los **juguetes**, aplicándose a los productos diseñados o previstos, exclusivamente o no, **para ser utilizados con fines de juego por niños menores de catorce años**, así como la libre circulación de los mismos".

Por ello una bicicleta infantil además de sus características de construcción tendría que ser conducida por un menor de hasta 14 años para ser considerada un juguete.

²¹⁸⁶ No se entiende porque los artículos 12.4 RGCir que se ocupa entre otras cuestiones de la normativa de ciclos y el 88.1 de ese mismo reglamento, sobre vehículos inmovilizados, tratan al ciclo y a la bicicleta como si fueran dos clases de vehículos diferentes, y hubiera bastando con poner simplemente "ciclos".

Ahora se está produciendo la incongruencia de que mientras que los monociclos a pedal están fuera de la ley de tráfico (al exigírseles al menos dos ruedas) y por lo tanto no pueden circular por la vía pública por ningún espacio de uso común, si pueden hacerlos los monociclos eléctricos que estén dentro de los parámetros de los VMP, es decir, si cumplen con la Instrucción 2019/S-149 TV-108, en su Apdo.4, cuando dispongan de un motor limitado en su potencia y velocidades mínima y máxima y además estén autoequilibrados.

La LTSV, a lo largo de su vigencia, mostró mucho interés en proteger a los ciclistas e incluso una de sus reformas, la operada mediante la Ley 43/1999, de 25 de noviembre, fue destinada a la adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo. Estas medidas de protección y fomento de la práctica del ciclismo debieran ir acompañadas de otras medidas de protección del uso de la bicicleta. En la página web blog.priceconomics.com, se hace un estudio de los beneficios/problemas que causa el robo o el hurto de bicicletas y llega a la conclusión de que, aunque el beneficio económico no sea muy alto, lo cierto es que el riesgo de ser pillado es tan bajo -y el castigo tan leve- que para los ladrones les merece la pena "invertir" en este sector. Además, es fácil y rápido venderla y así deshacerse de ella.

"La Vanguardia" publicó el 15.08.2018 datos del Ministerio del Interior donde aparece que, en Barcelona, en 2017 se produjeron más de 5.500 sustracciones. En el caso de Madrid, la cifra es menor, pero también significativa: 2.117 bicicletas fueron hurtadas o robadas ese año.

El Real Decreto 339/2014, de 9 de mayo, por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de las bicicletas y otros ciclos y de sus partes y piezas, dispone en su art. 3:

4. **"Cada ciclo llevará fijada de forma visible una placa de características**, legible e indeleble, con las indicaciones siguientes:

- a) la razón social y la dirección completa del fabricante y, en su caso, de su representante autorizado, y
- b) el número de serie.

5. Asimismo, el modelo de cada ciclo estará identificado de forma legible y permanente”.

En algunos estados y poblaciones están en marcha medidas para combatir el hurto y el robo, tal como se puede ver en Alemania, en Renania del Norte - Westfalia: https://www.polizei.nrw.de/rhein-erft-kreis/artikel__6783.html. El programa se llama: “kein Fahrrad ohne Nummernschild” (ninguna bicicleta sin número de matrícula). En otras ciudades se fomentan campañas para que grabar un código en el tubo de la bicicleta.

En Berlín, el semanario “Berliner Woche” en su edición de 8 de octubre de 2018, comenta que se está debatiendo la necesidad de exigir una matrícula a las bicicletas y un seguro de responsabilidad civil. Se ven ventajas como, por ejemplo, evitar que un ciclista culpable de un accidente abandone impune el lugar, pero también se considera el inconveniente que supone instalar una matrícula legible y la burocracia que conlleva el proceso de matriculación. Sin embargo, en Suiza se suprimió la veloviñeta en 2011 porque suponía un gran gasto administrativo. Se sustituyó por un seguro de responsabilidad civil incluido en el seguro personal. Aun así, se calcula que el 10% de los conductores de bicicletas carecen de seguro.

Se calcula que unas 311 bicicletas son robadas al día en los Países Bajos, con ciudades como Groningen contabilizando unos 17 robos de bicicletas por cada 1.000 habitantes. Sólo en 2014 la policía neerlandesa sumó más de 110.000 denuncias por robo de bicicletas. El problema aún puede ser mayor: gran parte de los robos no se denuncian porque la policía no puede investigarlos todos. Además, muchas de ellas son arrojadas a los canales, que deben ser dragados regularmente para retirar estos vehículos.

Por ello una marca holandesa “Vanmoof” dota a sus bicicletas de un sistema de bloqueo sin llave (se abre sólo en presencia del propietario) y otro de rastreo de la ubicación mediante GSM, a través de una app móvil, con el fin de dificultar mucho los robos.

En España se ha creado recientemente el registro de bicicletas “Biciregistro.es” válido en todo el territorio nacional. Es propiedad de la Red de Ciudades por la Bicicleta y cuenta con la participación de la Dirección General de Tráfico y de los Ayuntamientos adheridos y busca minimizar la posibilidad de robo y facilitar la recuperación de las bicicletas.

Además del seguro de hogar, algunos seguros del automóvil suelen incluir, en España, también la Responsabilidad Civil por el uso de bicicletas.

También existe un pasaporte para bicicletas. Se trata de una aplicación para smartphones que contiene una imagen de la bici, el número de marco, codificación y dirección, que ayudan a identificar inequívocamente la bicicleta robada, a condenar al ladrón y a localizar al propietario.

Si se contrata un seguro antirrobo conviene comprobar que cubre su sustracción en áreas públicas y no sólo en áreas cerradas como garajes.

También se puede decir que las bicicletas que ponen los ayuntamientos a disposición de sus ciudadanos cuentan con un sucedáneo de matrícula ya que todas cuentan con un conjunto de caracteres que permiten su identificación.

También la falta de matrícula en las bicicletas puede suponer un inconveniente para los conductores de otros vehículos, así sí se produce un incidente entre una bicicleta y un turismo, el conductor de la bicicleta puede tomar la matrícula del turismo y denunciarlo, mientras que el conductor de este último vehículo puede sentirse impotente al no poder hacerlo.

Sería también importante exigir que las bicicletas dispongan de una luz de freno y de intermitentes.

En Suiza el art. 19 de la Ley Federal de Circulación Vial no hace distinciones entre ciclistas y otros conductores y dispone: 1) No pueden conducir un ciclo las personas que sufran una enfermedad física o mental o una forma de dependencia que les haga ineptos para conducir con toda seguridad un vehículo de este tipo. Las autoridades les pueden prohibir la conducción. 2) Del mismo modo, el cantón en el que esté domiciliado puede prohibir conducir un ciclo a cualquier persona que haya puesto gravemente en peligro la circulación o que lo haya hecho varias veces, o que haya circulado estando bebido. La prohibición será, al menos, de un mes. 3) Si existen dudas sobre las aptitudes de los ciclistas, éstos pueden ser sometidos a un examen.

²¹⁸⁷ He decidido colocar este apartado aquí y no en “otras definiciones” que no figuran en el Anexo I del Tomo I, ya que, desde la entrada en vigor, en enero de 2016, del Reglamento UE 168/2013, el ciclo de motor tiene validez legal, ya que este Reglamento es de aplicación directa en España (art. 288 TFUE junto con el art. 96 CE). En él se confirma, en su Anexo I y en su art. 4, que los ciclos de motor son vehículos de motor.

Así dispone que los vehículos clasificados como vehículos L1e-A son considerados “ciclos de motor” (powered cycles) y tienen las siguientes características:

1. Ciclos diseñados para funcionar a pedal que cuentan con una propulsión auxiliar cuyo objetivo principal es ayudar al pedaleo.
2. La potencia de la propulsión auxiliar se interrumpe a una velocidad del vehículo ≤ 25 km/h (el motor no funciona si no se alcanza esa velocidad pedaleando).
3. Potencia nominal o neta continua máxima $\leq 1\,000$ W.

4. Pueden alcanzar hasta 45 km/h con ayuda del motor y si se mantiene el pedaleo.

Y añade el Anexo I del Reglamento que los ciclos de motor de tres o cuatro ruedas que cumplan estos tres criterios específicos de subclasificación adicionales se clasifican como equivalentes técnicamente a los vehículos L1e-A de dos ruedas.

Estos ciclos, a diferencia de las EPAC, para autorizar su circulación, deberán estar homologados y matriculados, así como cumplir con el resto de las obligaciones establecidas en el ordenamiento jurídico, relativas al seguro obligatorio, cumplimiento de la frecuencia de inspección técnica, utilización del casco, titularidad del permiso de conducción, etc.

Las diferencias entre las características de una bicicleta de pedaleo asistido (EPAC) y un ciclo de motor son muy notables. Por un lado la potencia que, en el primer caso es como máximo de 250 W y en el segundo de hasta 1000 W y en segundo lugar que mientras la EPAC empieza ayudando mediante un motor auxiliar desde el inicio del pedaleo no puede superar la velocidad de 25 km/h en que el motor debe desconectarse, mientras que el ciclo de motor le permite alcanzar los 45 km/h mediante el motor de ayuda al pedaleo, a condición de que mediante la fuerza muscular se logre superar los 25 km/h, que es el momento en el que el conductor utiliza el motor auxiliar que le permitirá alcanzar una velocidad ≤ 45 km/h. Por ello adquieren la condición de vehículos de motor y deben matricularse, asegurarse, su conductor emplear casco y estar, al menos, en posesión del permiso AM.

El Reglamento UE 168/2013, en su art. 4, dedicado a las categorías de los vehículos, deja claro que los vehículos de categoría L1e son vehículos de motor de dos ruedas ligeros y que se dividen en las subcategorías siguientes:

- i) vehículo L1e-A (ciclo de motor),
- ii) vehículo L1e-B (ciclomotor de dos ruedas);

Este mismo Reglamento establece en el Anexo I: "L1e-A | Ciclo de motor | (9)ciclos diseñados para funcionar a pedal que cuentan con una propulsión auxiliar cuyo objetivo principal es ayudar al pedaleo y (10)la potencia de la propulsión auxiliar se interrumpe a una velocidad del vehículo ≤ 25 km/h y (11)potencia nominal o neta continua máxima (1) ≤ 1000 W y (12)los ciclos de motor de tres o cuatro ruedas que cumplan los criterios específicos de subclasificación adicionales 9 a 11 se clasifican como equivalentes técnicamente a los vehículos L1e-A de dos ruedas".

La definición la encontramos en el Anexo II.A) RGV: «Ciclo de motor: Definido conforme a lo dispuesto en el anexo I del Reglamento (UE) 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, para la categoría L1e-A.». La nueva redacción del art. 28.1) RGV exige la matriculación de este tipo de vehículos.

Asimismo, el artículo 3. Definiciones del Reglamento 168/2013, dispone: 68) "vehículo de motor de dos ruedas" ("PTW" en sus siglas en inglés): vehículo de motor de dos ruedas, incluidos los ciclos de motor dos ruedas, los ciclomotores de dos ruedas y las motocicletas de dos ruedas.

A esa definición se remite el RGV en su Anexo II. A) tras la reforma operada por el RD 970/2020.

Según rigen los artículos 4.1 + 4.2 de la Directiva 2006/126/CE sobre el permiso de conducción, que se integró en el RGCond mediante la Disposición Final Quinta, para la conducción de todo vehículo de motor de dos ruedas ligero, que supere mediante el empleo de motor los 25 km/h y esté limitado hasta 45 km/h se requiere permiso de conducción de la Categoría AM (o B, en aplicación del art. 4.2 RGCond).

El art. 4 de la Directiva 2006/126/CE establece en su apartado 1) que, para conducir los vehículos de motor, se debe obtener el correspondiente permiso de conducción. Por su parte, en su apartado 2) establece que la edad mínima para la categoría AM es de 16 años, pero en su apartado 6.a) permite que pueda ser modificada desde un mínimo de 14 años hasta un máximo de 18. En España el art. 4.2 RGCond establece que esa edad es de 15 años.

Todavía no existe una señal de tráfico específica sobre ciclos de motor.

9. Ciclomotor²¹⁸⁸: Tienen la condición de ciclomotores²¹⁸⁹ los vehículos que se definen a continuación:

²¹⁸⁸ **No se ha aprovechado la reforma del Reglamento General de Vehículos mediante el Real Decreto 970/2020 para indicar que los ciclomotores y los ciclos de motor tienen ahora la consideración de vehículos de motor.**

Este es caso también de las “Speed Bikes”, que, aunque mantienen la apariencia de bicicletas están incluidas en la categoría L1e-B, como ciclomotores y que también son vehículos de motor y las diferencias se incrementan hasta el punto de contar con “acelerador” que inicia la acción de propulsión del motor a partir de 0 Km/h hasta los 45 Km/h, debe contar con retrovisores, intermitentes, además de las obligaciones de matricular y contar con seguro, las propias para el conductor de ciclomotor (casco, permiso de conducción de clase AM, etc.).

Los Reglamentos Europeos son actos legislativos obligatorios en todos sus elementos y directamente aplicables en cada Estado miembro (art. 288 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea) y el art. 96 CE establece: “Los tratados internacionales válidamente celebrados, una vez publicados oficialmente en España, formarán parte del ordenamiento interno”. Deben aplicarse en su integridad en toda la UE desde la fecha establecida en el propio Reglamento. El Reglamento UE 168/2013, art. 82. 2, aplicable a partir del 1 de enero de 2016, indica en su art. 3 dedicado a las definiciones, en su apartado 68, que un “vehículo de motor de dos ruedas” (“PTW” en sus siglas en inglés) es un “vehículo de motor de dos ruedas, incluidos los ciclos de motor dos ruedas, los ciclomotores de dos ruedas y las motocicletas de dos ruedas”.

Es sorprendente que en la Reforma del Reglamento General de Conductores mediante el Real Decreto 971/2020, de 10 de noviembre, no se indique que tipo de permiso es necesario para conducir un ciclo de motor.

El RGV, en el Anexo I, para definir ciclomotor y ciclo de motor utiliza el Reglamento UE 168/2013 (publicado además de forma íntegra en el BOE) lo que implica que los ciclos de motor y ciclomotores pertenecen a la misma L1e (y se subdividen en L1e-A y L1e-B) y por ello precisan ambos del mismo Permiso de conducción de la Clase AM.

Además, ahora pasarían a ser considerados automóviles, de acuerdo con la definición nº 13 de automóvil, del Anexo I del TRLTSV, aunque no podrían circular por autopistas o autovías al no alcanzar por construcción la velocidad mínima.

Con lo cual la Ley y sus reglamentos han quedado desfasados a pesar de que estos últimos han sido reformados en noviembre de 2020.

“La ignorancia no exime del cumplimiento de la ley (ignorantia juris non excusat o ignorantia legis neminem excusat) es un principio de Derecho que indica que **el desconocimiento o ignorancia de la ley no sirve de excusa para su cumplimiento**, porque rige la necesaria presunción de que, si una ley ha sido promulgada, debe ser por todos conocida. ¿Pero qué pasa cuando las leyes y reglamentos no respetan lo dispuesto por otra ley de rango superior? Estaríamos hablando de unas normas “contra legem” y es pedir demasiado al ciudadano que se convierta en jurista experimentado para poder respetarlas.

Quedarían como vehículos al margen del Reglamento (UE) 168/2013, los Vehículos de Movilidad Personal (VMP) los Vehículos Autoequilibrados de 1 o dos ruedas (Art. 2.i Reglamento (UE) 168/2013) en los que estarían incluidos los Hoverboard, los Segways y los Monociclos, y por otro lado los Patinetes eléctricos sin asiento (Art. 2.j). **El resto de los vehículos, aunque tengan apariencia de VMP, pasarían a considerarse ciclos de motor (L1e-A) o ciclomotores (L1e-B)**, de acuerdo con el Anexo I del Reglamento (UE) 168/2013.

Ese es el criterio que mantiene la Instrucción 2019/S-149 TV-108, de la DGT, de fecha 03.12.2019, en la que se recuerda que estos dos tipos de vehículos (L1e-A y L1e-B), al tener la consideración de ciclomotores, para poder circular, deben estar homologados, matriculados, tener asegurada su responsabilidad civil, someterse a la inspección técnica cuando corresponda, utilizar casco, ser manejados por quien cuente con el correspondiente permiso de conducción, etc.

En Hispanoamérica también se utiliza el sinónimo “bicimoto”.

²¹⁸⁹ La deficiente técnica legislativa también se puede observar en el Reglamento General de Conductores. El art. 4.2 RGCond indica que los ciclomotores se pueden conducir con el permiso B, pero se olvida de incluir a los ciclos de motor. Y en el Anexo II.A) del RGV, aunque en las definiciones establece las características que distinguen al ciclomotor del ciclo de motor, matizar que, están ambos en la **misma categoría** de vehículo: L1e: “Vehículo de motor de dos ruedas ligero”.

El RGCond establece en la Disposición final quinta, que se ocupa de la Incorporación del derecho comunitario: “A través del presente reglamento se incorporan al derecho interno la Directiva 2006/126/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre, sobre el Permiso de Conducción y la Directiva 2008/65/CE, de 27 de junio, por la que se modifica la Directiva 91/439/CEE, sobre el Permiso de Conducción”, lo que supone aplicar el art. 4.2 de la Directiva 2006/126/CE:

“Ciclomotores” (Categoría AM)

- a) **Vehículo de dos ruedas**, con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h y con un motor de cilindrada inferior o igual a 50 cm³, si es de combustión interna, o bien con una potencia continua nominal máxima inferior o igual a 4 kW si es de motor eléctrico.
- b) **Vehículo de tres ruedas**²¹⁹⁰, con una velocidad máxima por construcción no superior²¹⁹¹ a 45 km/h y con un motor cuya cilindrada sea inferior o igual a 50 cm³ para los motores de encendido por chispa (positiva), o bien cuya potencia máxima neta sea inferior o igual a 4 kW para los demás motores de combustión interna, o bien cuya potencia continua nominal máxima sea inferior o igual a 4 kW para los motores eléctricos.
- c) **Vehículos de cuatro ruedas**²¹⁹², cuya masa en vacío sea inferior o igual a 350 kilogramos no incluida la masa de baterías para los vehículos eléctricos, cuya velocidad máxima por construcción sea inferior o igual a 45 km/h, y cuya cilindrada del motor sea inferior o igual a 50 cm³ para los motores de encendido por chispa (positiva), o cuya potencia máxima neta

*Vehículo de dos o tres ruedas cuya **velocidad máxima no sea superior a 45 km/h (eso iguala a ciclos de motor L1e-A y ciclomotores L1e-B)**, tal como se definen en el Reglamento UE 168/2013, que para los ciclomotores de 3 ruedas supone aplicar el art. 4.2.b) Categoría L2e-P ciclomotores de tres ruedas.*

La edad mínima para la categoría AM se establece en 16 años (en el 4.6 permite que los Estados miembros podrán reconocer la validez en su territorio de los permisos de conducción expedidos a conductores de una edad inferior a esa edad mínima y España ha optado por la edad de 15 años.

*Así vemos que **los ciclos de motor son ciclomotores a efectos del permiso de conducción** y por ello se pueden conducir con el permiso AM o B.*

En México los ciclomotores son conocidos como “Bicimotos”.

²¹⁹⁰ *La DGT en su “Revista de Tráfico y Seguridad Vial”, en un cuadro de velocidades que publica el 06 de febrero de 2018 al referirse a los ciclomotores, habla de ciclomotores de dos y tres ruedas y cuadriciclos ligeros.*

La definición de “vehículo de tres ruedas” la encontramos en el Anexo II.B del RGV: “Automóvil de tres ruedas simétricas, provisto de un motor de cilindrada superior a 50 cm³, si es de combustión interna, y/o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h”.

*Además de las motocicletas y los vehículos de tres ruedas asimilables a motocicletas (Disposición transitoria tercera TRLTSV) existen también vehículos de 3 ruedas **no asimilables a motocicletas**, es decir, triciclos de motor o siendo más exactos “vehículos de la categoría L5e”, en concreto los destinados al transporte de pasajeros con la subcategoría L5e-A, que sea cual sea su cilindrada se pueden conducir con el permiso B, aunque cuando tienen más de 15 kW se exigen 21 años o más y el ancho de vía de las ruedas delanteras tiene que superar los 460 mm pudiendo llevar hasta 5 personas incluido el conductor. La masa en orden de marcha tiene que ser <1000 kg y debe disponer de freno de estacionamiento.*

El art. 48.1h) dispone que a los vehículos de tres ruedas que circulen por cualquier tipo de vía donde esté permitida su circulación se les aplica el límite de 70 kilómetros por hora. Para conocer lo que es un vehículo de 3 ruedas tenemos que acudir al Reglamento General de Vehículos que los define como “Automóvil de tres ruedas simétricas, provisto de un motor de cilindrada superior a 50 cm³, si es de combustión interna, y/o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h”. Y no se entiende que si de fábrica vienen con una velocidad máxima de 45 km/h se les permita circular a 70 km/h.

Este límite de 70 km/h, fijado hace años, estaba pensado fundamentalmente para los motocarros o triciclos motorizados de transporte ligero, que eran los “tres ruedas” que predominaban hasta popularización de las furgonetas. Con la aparición de nuevos vehículos, algunos con una potencia superior a 100 CV, esta velocidad ha quedado anticuada. Pero a día de hoy está vigente, y si uno de estos vehículos fuese detectado por un radar, a 150 km/h o más por una autopista, su conductor incurriría en un delito contemplado en el art. 379.1 del Código Penal

Lo que es también sorprendente es que una moto de trial o enduro no puede circular a más de 30 km/h por una vía no pavimentada, al igual que el resto de los vehículos y sin embargo se ha hecho una excepción con los vehículos de 3 ruedas y los cuadriciclos a los que se permite circular a 70 km/h, salvo que una señal lo prohíba expresamente.

²¹⁹¹ *Es algo rebuscado poner el término “no superior a” en lugar de decir simplemente “de”. Va contra el principio de economía de la lengua que dice que los idiomas tratan de abreviar, acortar o simplificar la forma de transmitir una misma información.*

²¹⁹² *Son conocidos también con el nombre de microcars o microcoches y en el RGV como cuatriciclos ligeros y este último término es el que debiera figurar aquí también.*

sea inferior o igual a 4 kW para los demás motores de combustión interna, o cuya potencia continua nominal máxima sea inferior o igual a 4 kW para los motores eléctricos.

²¹⁹³ [Cuatriciclo (ha sido suprimido)].

²¹⁹⁴ (Cuatriciclo ligero).

²¹⁹⁵ (Cuatriciclo pesado).

10. Tranvía. Vehículo que marcha por raíles instalados en la vía²¹⁹⁶.

11. Vehículo para personas de movilidad reducida²¹⁹⁷. Vehículo cuya tara no sea superior a 350 kilogramos y que, por construcción, no puede alcanzar en llano una velocidad superior a 45 km/h, proyectado y construido especialmente (y no meramente adaptado) para el uso de personas con alguna disfunción o incapacidad física²¹⁹⁸. En cuanto al resto de sus características técnicas se les equipara a los ciclomotores de tres ruedas.

²¹⁹³ El RD 970/2020 eliminó del Anexo A del RGV la definición de “cuatriciclo”. e incorporó los conceptos de «cuatriciclo ligero», «cuatriciclo pesado», «ciclo de motor» y «vehículo de movilidad personal».

²¹⁹⁴ El RD 970/2020 incorporó al Anexo A del RGV su definición: «Cuatriciclo ligero: Definido conforme a lo dispuesto en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, para la categoría L6e.»

²¹⁹⁵ Idem. «Cuatriciclo pesado: Definido conforme a lo dispuesto en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, para la categoría L7e.»

²¹⁹⁶ La Ley 4/2006, de 31 de marzo, Ferroviaria de Cataluña, lo define como: “el ferrocarril afecto al servicio público de transporte de viajeros que circula principalmente por superficie y por la vía pública con carriles fijos encajados en una plataforma de vía que puede ser segregada o no segregada”.

El TRLTSV en su definición nº 12 del Anexo I lo excluye de la condición de vehículo de motor.

El Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, en su art. 2.1.a) excluye de su ámbito de aplicación a los tranvías.

Para la titulación de conductor de tranvías debe consultarse la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, por la que se determinan las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal.

Al no ser considerado un vehículo de motor, su conductor tiene claras ventajas frente a otros conductores:

- a) No puede ser investigado penalmente por la presencia de alcohol o drogas en su organismo dado que sólo los conductores de vehículos de motor infringen (al dar positivo) el art.379.2 del CP (más el 382 CP si hay lesionados o muertos) lo que no deja de ser una incongruencia, dado que la masa de un tranvía va a ocasionar unos daños y lesiones muy superiores, y esa responsabilidad del ferroviario debería estar reflejada en caso de infracción.
- b) Y en caso de que el ferroviario (que recordemos **no se considera conductor de vehículo de motor**) huyera tampoco tendría la severidad punitiva equiparable al conductor de un vehículo de motor, véase el art.382.bis CP. Pero si se niega a pruebas de detección de alcohol o drogas en su organismo tras una infracción o siniestro vial, dado que la negativa en esas circunstancias incluye a todo tipo de conductores, esa conducta sí que constituiría una infracción penal del art.383 CP.

²¹⁹⁷ El Anexo II.C) del RGV lo define como: “Vehículo construido o modificado para la conducción por una persona **con algún defecto o incapacidad físicos**”, que es una definición muy inapropiada.

Es un vehículo y por ello debe matricularse, disponer de permiso de circulación, seguro, etc., y quien va a los mandos es considerado conductor. No debe confundirse con los “scooters para PMR (personas con movilidad reducida), que son órtesis, es decir, equipamiento sanitario “externo” que se utiliza como apoyo funcional de las personas con dificultades para desplazarse, como, por ejemplo, las muletas, sillas de ruedas con o sin motor o los mencionados scooters (véase el comentario al punto 2 del Anexo I TRLTSV).

²¹⁹⁸ Debía haber puesto “alguna disfunción o incapacidad física reconocida mediante resolución administrativa”.

12. Vehículo de motor.²¹⁹⁹ Vehículo provisto de motor para su propulsión²²⁰⁰. **Se excluyen**²²⁰¹ de esta definición los ciclomotores²²⁰², los tranvías, los vehículos para personas de movilidad reducida, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los vehículos de movilidad personal.

²²⁰³ (Vehículo de movilidad personal).

13. Automóvil: Vehículo de motor²²⁰⁴ que sirve, normalmente, para el transporte de personas o de cosas, o de ambas a la vez, o para la tracción de otros vehículos con aquel fin. Se excluyen de esta definición los vehículos especiales²²⁰⁵.

²¹⁹⁹ Sorprende la pobreza de esta definición en un término que aparece 5 veces en la ley como “vehículo de motor” (8 en el RGCir) y 1 vez como “vehículo a motor” (en el RGCir). El Reglamento (UE) núm. 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (vigente desde el 01.01.2016) **convirtió a los ciclos de motor y a los ciclomotores en vehículos de motor** y de acuerdo con la definición de automóvil también pasaron a tener esa consideración. Sin embargo, no se aprovechó la reforma del RGV mediante el RD 970/2020 para incluir a los ciclos de motor y a los ciclomotores dentro de los vehículos de motor.

Los art. 33, 39, 40, 47, 70, 96, 105, 142, 152, 244 del Código Penal se ajustan al TRLTSV y sigue diferenciando a los vehículos de motor de los ciclomotores y también lo siguen haciendo los artículos que se ocupan de los delitos contra la seguridad vial: 379 al 385ter (excepto el 385).

²²⁰⁰ En la legislación de muchos países como por ejemplo en Alemania se recalca que son vehículos propulsados por una fuerza mecánica y que no están incluidos aquellos que circulan por raíles con lo cual además de los tranvías excluyen a los trenes.

²²⁰¹ Sorprende que vayan pasando los años y todavía se pueda decir de un vehículo de motor que no tiene consideración de “vehículo de motor”. Sería mucho más práctico y comprensible que se dividieran los vehículos de motor en dos categorías: vehículos de motor ligero ($\leq 50 \text{ cm}^3 / 4 \text{ kW}$) y vehículos de motor ($> 50 \text{ cm}^3 / 4 \text{ kW}$). Los tranvías podrían tener una regulación específica en relación con su motor.

²²⁰² El RD 1507/2008, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, en su artículo 1.1, indica que: “Tienen la consideración de vehículos a motor, **a los efectos de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor** y de la obligación de aseguramiento, todos los vehículos idóneos para circular por la superficie terrestre e impulsados a motor, **incluidos los ciclomotores ...**”. También debía haberse modificado para incluir a los ciclos de motor.

²²⁰³ La definición figura en el Anexo II.A) del RGV: «Vehículo de movilidad personal: Vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h. Sólo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de autoequilibrado. Se excluyen de esta definición los Vehículos sin sistema de autoequilibrado y con sillín, los vehículos concebidos para competición, los vehículos para personas con movilidad reducida y los vehículos con una tensión de trabajo mayor a 100 VCC o 240 VAC, así como aquellos incluidos dentro del ámbito del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013.»

El RGCir modificado por el RD 970/2020 señala ahora en su art. 38.4) que está prohibida su circulación en travesías, vías interurbanas y autopistas y autovías que transcurran dentro de poblado, así como en los túneles urbanos.

Por lo tanto y en vista de la definición de carretera periurbana (véase el Glosario de la Norma 3.1-IC) que no excluye la circulación de los VMP por ellas, éstos van a poder circular por carreteras vecinas, como, por ejemplo, desde una urbanización hasta una playa cercana, a un pueblo próximo, etc. Recordemos que actualmente no hay edad mínima ni obligatoriedad de casco, ni seguro de responsabilidad civil y su conductor debiera tener en cuenta la **conclusión decimocuarta** del Dictamen 2/2021 del FSCSV, que recuerda que “conducir un VMP careciendo de solvencia patrimonial suficiente sin concertar un seguro constituye una grave irresponsabilidad, reveladora de la actitud imprudente con que se utiliza y que podrá influir en el escrito de acusación en la individualización de la pena (art. 66.2 CP)”.

²²⁰⁴ Tras la entrada en vigor del Reglamento (UE) 168/2013, los ciclomotores y los ciclos de motor han pasado a tener la consideración de automóviles, ya que son vehículos de motor y sirven para el transporte de personas e incluso de cosas.

²²⁰⁵ El motivo por el que no se consideran automóviles a los vehículos especiales es que en estos últimos sólo una pequeña parte de la potencia del motor se puede utilizar en el autodesplazamiento, a diferencia del automóvil

14. Motocicleta²²⁰⁶: Tienen la condición de motocicletas los automóviles que se definen a continuación:

- a) Motocicletas de dos ruedas** Automóvil de dos ruedas, sin sidecar, provistos de un motor de cilindrada superior a 50 cm³, si es de combustión interna²²⁰⁷, y/o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h.
- b) Motocicletas con sidecar**²²⁰⁸: Vehículos de tres ruedas asimétricas respecto a su eje medio longitudinal, provistas de un motor de cilindrada superior a 50 cm³, si es de combustión interna, y/o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h.

en el que siempre existe una relación directa entre la potencia de su motor y la velocidad a la que puede circular. En algunos países exigen una velocidad mínima por construcción para ser considerado un automóvil.

²²⁰⁶ El Real Decreto 1598/2004, de 2 de julio, que modificó el RGCond, y **ahora se puede** conducir una moto de hasta 125 cm³ con el permiso B, siempre que éste tenga una antigüedad superior a tres años: "Con el propósito de mejorar la fluidez de la circulación, reduciendo el número de automóviles de turismo que circulan ocupados solamente por una persona, y de acuerdo con lo dispuesto en la Directiva 126/2006 (sobre el permiso de conducción), se permite que los titulares de un permiso de conducción de la clase B en vigor, con una antigüedad superior a tres años, puedan conducir dentro del territorio nacional las motocicletas cuya conducción autoriza el permiso de la clase A1".

La Directiva señala en su punto 5.3b): "el permiso válido para la categoría B podrá ser también válido para la conducción de motocicletas ligeras".

Eso favoreció mucho la venta de este tipo de motocicletas, pero disparó la accidentalidad de las mismas y obligó a la DGT a diseñar un plan estratégico específico para disminuir la mortalidad en este tipo de vehículos y a introducir preguntas del permiso de motocicletas en el examen del permiso B. Antes de manejar una moto A1, el conductor debiera hacer, al menos, un examen teórico específico de este tipo de vehículo con lo cual, además, se eliminarían estas preguntas a quienes no piensan conducir las nunca.

El poseedor de un permiso B pasó a poder conducir, al cabo de 3 años de posesión del permiso, este tipo de motocicletas sin realizar ningún trámite adicional: ni exámenes complementarios, ni pagar tasas, ni impuestos, ni siquiera pasar por la Jefatura Provincial de Tráfico para actualizar el permiso.

El XXI Fórum de Barcelona de Seguridad Vial dio a conocer que, en Barcelona (donde son muy populares las motos), en 2014, habían fallecido 15 personas por accidentes de moto, de los que un 45% eran conductores que habían obtenido el permiso a través del permiso B.

Una motocicleta con 3 ruedas equivale a una de dos ruedas cuando las dos ruedas delanteras son consideradas como una sola "rueda gemela" por estar montadas sobre un mismo eje y la distancia entre los centros de las superficies de contacto de las ruedas con el suelo -se denomina ancho de vía- no excede de 460 mm. De esta manera el vehículo es homologado como motocicleta y si no supera los 125 c.c. y los 11 kW puede ser conducido con un permiso B (con 3 años de antigüedad en ese permiso) o A1. Al ser consideradas asimilables a motocicletas los límites de velocidad son los mismos.

²²⁰⁷ Es sinónimo de motor a explosión. La combustión se produce dentro de la propia máquina, a diferencia de, por ejemplo, la máquina de vapor.

²²⁰⁸ Ni la Ley de Tráfico ni el Reglamento General de Vehículos indican en qué lado de la motocicleta debe estar instalado, tampoco señalan el número de asientos que puede tener y no indican si sólo se pueden transportar personas o si también pueden transportar personas y carga o sólo carga. La única información la encontramos en el Art. 12.2 del RGCIr que dice: "y, en su caso del ocupante del sidecar de éstas" que clarifica que sólo puede ir un pasajero y vuelve a ser citado en el Art. 118.1 del mismo reglamento cuando habla de pasajeros de motocicletas con sidecar.

Sin embargo, el Reglamento (UE) 168/2013, en vigor desde el 01.01.2016, indica en su Anexo I que en los vehículos de categoría L4e) (motocicletas con sidecar), en esos vehículos puede haber un máximo de 2 plazas de asiento para pasajeros. Dado que el Reglamento es de aplicación obligatoria, en este momento, podrían viajar 2 personas en un sidecar si dispusiese de dos plazas por construcción y otras dos en la motocicleta, aunque cumpliendo con la MMA. Además, el sidecar tendría que ir a la derecha para no dificultar la visibilidad directa de la vía.

Por otra parte, el **Manual de Reformas en los vehículos** en su versión de mayo de 2020, con entrada en vigor el 24.10.2020, indica que "se considera motocicleta aquella que dispone de 3 ruedas asimétricas" y que "El acoplamiento de un sidecar a una motocicleta, implica siempre cambio de categoría a L4e".

15. Turismo²²⁰⁹: Automóvil destinado al transporte de personas que tenga, por lo menos, cuatro ruedas y que tenga, además del asiento del conductor, ocho plazas como máximo.²²¹⁰

16. Autobús o Autocar²²¹¹: Automóvil que tenga más de nueve plazas, incluida la del conductor, destinado, por su construcción y acondicionamiento, al transporte de personas²²¹² y sus equipajes. Se incluye en este término el trolebús, es decir, el vehículo conectado a una línea eléctrica y que no circula por raíles.

17. Autobús o autocar articulado²²¹³. Autobús o autocar compuesto por dos partes rígidas unidas entre sí por una sección articulada²²¹⁴. En este tipo de vehículos, los compartimentos para viajeros de cada una de ambas partes rígidas se comunican entre sí.

La sección articulada permite la libre circulación de los viajeros entre las partes rígidas. La conexión y disyunción entre las dos partes únicamente podrá realizarse en el taller.

18. Camión: Automóvil con cuatro ruedas o más, concebido y construido para el transporte de mercancías, cuya cabina no está integrada en el resto de la carrocería y con un máximo de nueve plazas, incluido el conductor.²²¹⁵

19. Vehículo mixto adaptable²²¹⁶: Automóvil especialmente dispuesto para el transporte, simultáneo o no, de mercancías y personas hasta un máximo de nueve incluido el conductor, y

²²⁰⁹ El término "turismo" no figuraba en el inicio de la normativa de tráfico y así el Reglamento de 1900 habla de "coches automóviles" y luego en el articulado utiliza el término "automóviles". Aparece en el Código de 1934 pero para referirse a los turistas que utilizan vehículos para desplazarse por nuestro país. Así en el Art. 1 del Anexo 3 encontramos: "La circulación y conducción de automóviles de turismo, pertenecientes a turistas automovilistas... El término puede provenir del francés ya que existen en periódicos y revistas españolas de principios del siglo XX anuncios de venta de vehículos a los que denominan "tourismo".

Hoy observamos que "automóviles de turismo" son los taxis, según la exposición de motivos del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Otras leyes, tales como el Real Decreto 1345/2007, de 11 de octubre, por el que se regula el procedimiento de autorización, registro y condiciones de dispensación de los medicamentos de uso humano fabricados industrialmente, y en el que, entre otras cosas, incluye la señal de peligro que debe figurar en los medicamentos que afectan a la conducción, sustituyen "turismo" por "coche" y así señala en su anexo 4.f): "Sobre fondo blanco, un triángulo equilátero rojo, con el vértice hacia arriba, y con un **coche** negro en el interior sobre fondo blanco".

²²¹⁰ Para automóvil no se exige que tenga 4 ruedas. En el Anexo II del RGV no indica que el automóvil tenga que tener 4 ruedas como mínimo y ya vimos en la definición de motocicleta que es considerada un "automóvil".

²²¹¹ Normalmente se denomina autobús al se utiliza en el transporte urbano de pasajeros y de cercanías y autocar al que realiza ese tipo de transporte en media y larga distancia. En Iberoamérica, en algunos países se refieren a ellos como "vehículos de locomoción colectiva" o como "colectivos". También se denomina a los autocares como "ómnibus" o "micros" de larga distancia.

El término "colectivo" aparece en el título del art. 11 RGCir que se ocupa del "Transporte colectivo de personas".

²²¹² En el caso de que esté autorizado para transportar pasajeros de pie, tras la reforma del RGCir por el RD 1514/2018, puede hacerlo en viajes que no sean de larga distancia, a 100 km/h por autovías y autopistas, ya que la reforma eliminó el término "cualquier tipo de vía" y ahora sólo obliga a viajar como máximo a 80 km/h, en las vías (tendría que haber dicho carreteras) convencionales, en los recorridos con este tipo de pasajeros.

²²¹³ Tendría que indicar que no tienen la consideración de vehículos articulados.

²²¹⁴ Se necesita el permiso D para su conducción ya que no se considera un semirremolque.

²²¹⁵ Unas veces se prefiere decir "además del asiento del conductor" y otras veces "incluido el conductor" lo que debiera evitarse en aras de la coherencia de la normativa.

²²¹⁶ Automóvil especialmente dispuesto para el transporte, simultáneo o no, de mercancías y personas (estando debidamente separadas) hasta un máximo de 9, incluido el conductor, y en el que se puede sustituir eventualmente la carga, parcial o totalmente, por personas mediante la adición de asientos. Sólo es obligatorio instalar la rejilla de seguridad cuando se transporte carga. Debe ser fácil de poner y quitar y no tiene por qué llevarla instalada para pasar la ITV. De hecho, se venden furgonetas sin rejilla. La carga debe ir bien sujeta con eslingas textiles (norma UNE- EN 1492-1:2001) o de acuerdo al RD 563/2017 que regula las inspecciones técnicas que se harán a los vehículos comerciales en el territorio español. En su Anexo III determina una serie de normas

en el que se puede sustituir eventualmente la carga, parcial o totalmente, por personas mediante la adición de asientos.

técnicas, entre las que figura la Norma UNE-EN 12195-1:2011 que regula las cinchas de amarre de fibras sintéticas, que deberán aplicarse en la fijación de cargas en camión.

Para que un vehículo sea considerado como mixto adaptable es necesario que: a) No se trate de un vehículo enmarcado dentro de la gama todoterreno; b) La altura del vehículo desde el suelo hasta la parte de la estructura del techo del vehículo debe de ser superior a 1,80 metros; c) Si está afectado a una actividad económica, el comprador podrá deducirse un mínimo del 50% de las cuotas del IVA siempre que se encuentre dado de alta en el Censo de actividades empresariales y que, por supuesto, el vehículo se utilice para realizar la actividad económica en la que se encuentre inscrito.

La ventaja de matricular un vehículo como vehículo mixto adaptable es la exención del impuesto de matriculación, es decir, un porcentaje sobre el precio total del vehículo que, en muchos casos, puede suponer un ahorro de entre 1.500 y 2.000 euros. Pero, al beneficiarnos de esta exención en un impuesto de matriculación cuya recaudación es cada vez menor, debemos de tener en cuenta una serie de limitaciones. Limitaciones en los vehículos mixtos adaptables:

- Se debe pasar la ITV a los dos años de su primera matriculación, en lugar de a los cuatro años como sucede habitualmente con los turismos.

- En los primeros cuatro años del vehículo, a contar desde la matriculación, no es posible cambiar de titular del vehículo a menos que se pague el impuesto de matriculación que se ahorró inicialmente.

- Los vehículos mixtos adaptables tienen una velocidad máxima de 100 km/h en autopistas o autovías. En carreteras convencionales pueden hacerlo a 90 km/h. La limitación de velocidad sólo afecta de cara a infracciones de tráfico.

Asimismo, pasados cuatro años desde la matriculación del vehículo, es posible cambiar la categoría del vehículo a turismo, de manera que no sea necesario cumplir las limitaciones anteriormente citadas.

20. Remolque²²¹⁷: Vehículo no autopropulsado diseñado y concebido para ser remolcado²²¹⁸ por un vehículo de motor.

²²¹⁷ El art. 12.4 RGCir prohíbe que, en los remolques o semirremolques de las motocicletas, de los vehículos de tres ruedas, de los ciclomotores y de los ciclos y bicicletas puedan viajar personas, sin embargo, este apartado aplica esa exigencia sólo a las vías interurbanas, disponiendo respecto a las vías urbanas que son los ayuntamientos los que pueden decidir en la ordenanza de movilidad si se autoriza o no que puedan viajar personas en el remolque.

Esa era la interpretación que hacía el Ayuntamiento de Madrid ya que en la Ordenanza de Movilidad de 2005 señalaba en su art. 39 que “en el caso de las bicicletas que, por construcción, no puedan ser ocupadas por más de una persona, podrán transportar, no obstante, cuando el conductor sea mayor de edad, un menor de hasta siete años, en un asiento adicional, o en un remolque homologado para el transporte de personas, utilizando casco en ambos casos”.

Sin embargo, la Ordenanza municipal vigente que entró en vigor el 24.10.2018, es más cautelosa y en su art. 172.1 indica: “**En las bicicletas se podrá transportar** carga, **personas** o mascotas, y utilizar para ello sillas, remolques, semirremolques o semibicis (ciclo sin rueda delantera que va apoyado con una barra en la tija de la bicicleta, convirtiéndola en una especie de bicicleta tándem y que es utilizado normalmente por menores), en los términos y **con las limitaciones impuestas por la normativa estatal de aplicación** (la definición de remolque en el Anexo I del TRLTSV y los art. 10 y 12.4) RGCir). Tanto los elementos constitutivos de la bicicleta como los remolques deberán estar debidamente homologados”.

La Ordenanza Municipal de Barcelona permite que se pueda transportar a **un menor de hasta 7 años con un asiento adicional** o en un remolque, acoplado a la bicicleta, debidamente certificado y homologado, con las limitaciones de peso que estos dispositivos estipulen (no dice, con las limitaciones que estipula el art. 12.4 RGCir). Los menores transportados deberán llevar casco homologado obligatoriamente.

Por otra parte, existe la Norma Europea UNE EN 15918: 2012 + A2 que especifica los requisitos de seguridad de los remolques para ciclos y sus dispositivos de conexión. Estos remolques para ciclos están destinados al transporte de cargas o hasta dos niños como pasajeros pasivos (es decir, no pedaleen) capaces de mantenerse sentados sin ayuda y sin que ninguno de ellos pese más de 22 kg. Los ayuntamientos tendrían que exigir esta homologación a los remolques de bicicletas que circulasen dentro de sus vías urbanas.

Aunque el artículo 12.4) RGCir parece claro en lo que respeta al transporte de menores en remolques de bicicletas, queda la duda de si a la circulación urbana de bicicletas con remolque se le aplica también la exigencia de que el remolque o semirremolque no pueda superar el 50% de la masa en vacío de la bicicleta, ya que en ese caso sería difícil llevar un menor, es decir, una bicicleta normal de paseo de 14 kg sólo podría llevar un remolque con una masa en vacío de 7 kg y los diseñados para transportar menores suelen ser más pesados, aunque existen algunos de fibra de carbono.

Un problema adicional surge con la definición núm. 20 de remolque en el Anexo I del TRLTSV, ya que según esa definición un remolque sólo puede ser arrastrado por un vehículo de motor, por lo que lo que la bicicleta estaría arrastrando un “carrito” o similar y vemos que el art. 12.4) RGCir permite arrastrar un remolque o semirremolque, pero no un “carrito”.

Otro tema que no queda claro es cuando se transporta un menor en una semibici o en el sidecar de una bicicleta, ya que ni la Ley ni el Reglamento General de Circulación lo prohíben expresamente al no ser remolques (tienen que ir enganchados a un vehículo de motor) o semirremolques (éstos últimos tienen que ir acoplados a un automóvil). Tampoco se podría aplicar la prohibición establecida en el Art. 10 del RGCir.: “Está prohibido transportar personas en emplazamiento distinto al destinado y acondicionado para ellas en los vehículos”, pues en estos dos casos esos emplazamientos están precisamente pensados para transportar menores. En cualquier caso, los enganches, el sidecar y la semibici tendrían que estar homologados.

El Real Decreto 339/2014, de 9 de mayo, por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de las bicicletas y otros ciclos y de sus partes y piezas, en el Anexo II que se ocupa del Manual de Instrucciones de los ciclos, dice que de contener también: “j) las características básicas de los accesorios que puedan acoplarse al ciclo”, pero no detalla cuales son esos accesorios. Estos accesorios deben respetar lo dispuesto en la Norma EN 14872:2006. Bicicletas. Accesorios para bicicletas. Porta-equipajes.

El Real Decreto 1514/2018, de 28 de diciembre, (BOE núm. 314, de 29 de diciembre) deja de diferenciar los remolques ligeros de los pesados en el art. 48 RGCir dedicado a las velocidades máximas en vías fuera de poblado.

En Alemania, el Reglamento General de Circulación (art. 21 StVO) permite que un ciclista de al menos 16 años de edad pueda transportar hasta dos niños de menos de siete años en un remolque concebido expresamente para ello. La restricción referida a la edad de 7 años no se aplica en el caso de un niño discapacitado.

En Australia la ley de vehículos de motor [Motor Vehicle Standards Act 1989 (MVSA)] en su art. 12.3 detalla un poco más esta definición indicando que un remolque es: a) Un vehículo sin motor concebido para ser enganchado

21. Remolque ligero: Aquél cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg²²¹⁹. A efectos de esta clasificación, se excluyen los agrícolas.

(Remolque pesado)²²²⁰

a un vehículo de motor y b) Una maquinaria o equipo dotado de ruedas y concebido para ser remolcado por un vehículo de motor.

En caso de transportar menores en el remolque por una vía interurbana, contraviniendo lo dispuesto en el art. 12.4 RGCir, sería una infracción leve (art. 75 TRLTSV), si no “comprometiese la seguridad de los usuarios de la vía” y sería falta grave (art. 76.m TRLTSV) si se considerase, por el agente denunciante, conducción negligente e incluso podría ser infracción muy grave por conducción temeraria (art. 77.e TRLTSV).

Tengamos en cuenta que los menores tienen la consideración de usuarios especialmente vulnerables, tal como establece el Dictamen FSCSV 1/2021 (aptdo. 2.3.2.4), y se les pone en situación de riesgo por no utilizar SRI o cinturón, infracción grave contemplada en el art 76.h) TRLTSV.

Y pudiendo llegar a requerir denunciarlo ante la Fiscalía de Menores en los casos más extremos, tal como indica la Conclusión Decimotercera B) del Dictamen FSCSV 2/2021, que lo rigoriza y que señala: “(...) Asimismo cuando se detecte una situación de riesgo relevante o extremo para su vida o integridad física en niños o menores conductores u ocupantes, lo comunicarán al Fiscal Delegado para que, en su caso, pueda dar cuenta al Fiscal de Menores, sin perjuicio de la aplicación de los preceptos de la LSV reseñados.”

²²¹⁸ Cualquier vehículo que arrastre un remolque ligero está obligado a instalar la matrícula del vehículo tractor en el remolque, lo que permite a los conductores que lo siguen, a los agentes de tráfico y a los medios autorizados de captación de imágenes a identificar el vehículo tractor y en el caso de los remolques pesados también debe llevar una matrícula aparte para el remolque.

Las grúas de auxilio en carretera, además de las dos matrículas ordinarias, suelen llevar una tercera en la parte superior trasera de la cabina junto con los intermitentes y la luz de freno, que son visibles cuando arrastran un vehículo.

El Anexo II.C) del RGV, que clasifica los vehículos por criterio de señalización, indica:

15. Porta-vehículos: Vehículo especialmente adaptado para transporte de otro u otros vehículos.

53. Grúa de arrastre: Automóvil provisto de dispositivos que permiten, elevándolo parcialmente, el arrastre de otro vehículo

Por su parte el apartado D del Anexo II RGV, que se ocupa del servicio a que se destinan los vehículos, indica:

“05. Vehículo de auxilio en vías públicas: vehículo destinado primordialmente al rescate y transporte de vehículos accidentados o averiados. Sólo tendrán esta consideración aquellos vehículos cuya capacidad permita que simultáneamente se puedan transportar hasta un máximo de dos vehículos en plataforma, y otro mediante un dispositivo de arrastre, y cuenten con el correspondiente utillaje”.

Y es importante destacar que en ninguna de estas definiciones figura el término “remolque”. En cambio, encontramos los términos “transporte” y “arrastre” y esto es debido a que la definición de remolque exige que el “vehículo no propulsado esté diseñado y concebido para ser remolcado” y los vehículos transportados o arrastrados no fueron diseñados para ser remolcados.

En estos tres puntos se aplica el art. 14 RGCir que se ocupa de la disposición de la carga:

“1. La carga transportada en un vehículo, así como los accesorios que se utilicen para su acondicionamiento o protección, deben estar dispuestos y, si fuera necesario, sujetos de tal forma que no puedan:

(...)

d) Ocultar los dispositivos de alumbrado o de señalización luminosa, las placas o distintivos obligatorios y las advertencias manuales de sus conductores”.

La masa máxima remolcable, para remolque, de un vehículo de las categorías M y N, no podrá superar la masa máxima remolcable técnicamente admisible basada en la construcción del vehículo y/o de la resistencia del dispositivo de enganche, en su caso.

²²¹⁹ El remolque lleva la misma matrícula que el vehículo tractor.

²²²⁰ Lo tenemos que deducir aunque no conocemos realmente su nombre. Al tener más de 750 kg tendría la consideración de “pesado” aunque podría llamarse “de gran porte”, “de grandes dimensiones”, etc., por lo que hubiese sido oportuno haberlo aclarado.

Hay que tener en cuenta que todo remolque que supere los 750 kilos de MMA es considerado un vehículo aparte del propio vehículo tractor, y por eso necesita su propia matrícula. La matrícula de estos remolques es la placa roja con la R delante. Por tanto, el remolque debe llevar dos matrículas: la del vehículo tractor y la suya propia. Este remolque tiene que circular con su impuesto de circulación al día, su seguro y su correspondiente ITV si es que le toca pasarla por años, todo de manera independiente al vehículo tractor.

22. Semirremolque²²²¹: Vehículo no autopropulsado²²²² diseñado y concebido para ser acoplado²²²³ a un automóvil, **sobre el que reposará parte del mismo, transfiriéndole una parte sustancial de su masa.**

23. Tractocamión: Automóvil concebido y construido para realizar, principalmente, el arrastre de un semirremolque²²²⁴.

24. Conjunto de vehículos²²²⁵. Tienen la condición de conjunto de vehículos:

a) Vehículo articulado²²²⁶. Automóvil constituido por un vehículo de motor acoplado a un semirremolque.

b) Tren²²²⁷ de carretera²²²⁸. Automóvil constituido por un vehículo de motor enganchado a un remolque.

²²²⁹ (Configuración euro-modular).

²²²¹ El RGV respecto a la señal V-23: distintivo de vehículos de transporte de mercancías (contorno del vehículo) indica que "señaliza vehículos largos y pesados, así como sus remolques, tanto en la parte trasera del vehículo como en el lateral del mismo, en función de las masas máximas, longitudes y categorías, ..." con lo que no obliga a los semirremolques. Por ello la DGT publicó la instrucción 11/V-90 de fecha 11.04.1990 para incluir los semirremolques.

²²²² De nuevo hubiera quedado mejor "sin propulsión propia".

²²²³ Es lamentable que la Ley no aclare la diferencia entre "acoplado", "enganchado" y "remolcado". Parece dar a entender que se produce un acoplamiento cuando una parte sustancial de la masa del vehículo arrastrado reposa sobre el vehículo tractor. Por su parte el Diccionario de la RAE señala que "acoplar" es "agrupar dos aparatos, piezas o sistemas, de manera que su funcionamiento combinado produzca el resultado conveniente" y eso es así si los vehículos están "acoplados" y no "remolcados" o "enganchados".

Pero la normativa nos vuelve a sorprender al señalar el Reglamento General de Conductores en su artículo 4 m) y ñ) que los permisos D1+E y D+E autorizan a conducir conjuntos de vehículos "acoplados" compuestos de un vehículo tractor de las clases D1 o D y un remolque, es decir, trenes de carretera y no vehículos articulados como sería de esperar. En el caso del Reglamento de Conductores hubiera bastado con suprimir el término "acoplados".

²²²⁴ También se conoce con el nombre de "cabeza tractora". Se subdividen entre aquellas que cuentan con un camarote con literas y las que carecen de él.

En la Ley de Tránsito de Perú se le denomina "Remolcador".

²²²⁵ La Convención de Viena sobre Circulación Vial de 1968 indica que un conjunto de vehículos circula por las carreteras como una unidad.

²²²⁶ Debiera haber añadido: "Se excluyen los autobuses articulados". El TS reitera, el 28.02.2022, que en los casos de accidente de tráfico de un vehículo articulado debido a la culpa del conductor del camión-tractor, el seguro obligatorio de este no cubre los daños del semirremolque enganchado a él, por asimilarse el semirremolque a las "cosas transportadas" (art. 5.2 LRCSCVM). STS nº153/2022, Sala de lo Civil.

²²²⁷ La palabra tren no deriva del término ferroviario. Ya antiguamente, especialmente en las guerras, se hablaba de "trenes de bagajes" para indicar los conjuntos de vehículos destinados al transporte de munición, equipamiento y comida. El Reglamento para servicio de coches automóviles por las carreteras del Estado, de 1900, los cita repetidamente a lo largo de su articulado y los denomina únicamente como "trenes".

²²²⁸ Debiera denominarse "tren vial" ya que, por ejemplo, es muy frecuente ver turismos o furgonetas con remolque en las ciudades o camiones con remolque en polígonos industriales y comerciales situados en zonas urbanas.

²²²⁹ También se le denomina coloquialmente "megacamión". Véase el Anexo IX apartado 1.23) RGV: Conjunto de vehículos con más de 6 líneas de ejes o con al menos 3 módulos que, separada e individualmente considerados, no superan los límites máximos de masas y dimensiones establecidos en este anexo para el tipo de vehículo que cor responda.

Los conjuntos euromodulares pueden alcanzar como valores máximos de conjunto los 25,25 metros de longitud y **72 toneladas**. En ningún caso podrán superar los valores máximos de masa por eje establecidos para cada eje, según su tipo.

El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico establecerá mediante resolución, que será publicada en el "Boletín Oficial del Estado", los requisitos técnicos de los dispositivos de acoplamiento y de mejora de seguridad relativos al campo de visión, señalización, advertencia o prevención de situaciones de peligro y condiciones específicas de circulación que habrán de cumplir los conjuntos euro-modulares para poder circular por vías y terrenos públicos, aptos para la circulación, abiertos al tráfico general de usuarios. Esta resolución estará limitada,

²²³⁰ (Duo trailer).

25. Vehículo especial²²³¹ (V.E.). Vehículo, autopropulsado o remolcado, **concebido y construido para realizar obras o servicios determinados** y que, por sus características, está exceptuado de cumplir alguna de las condiciones técnicas reglamentariamente establecidas o

en todo caso, a dispositivos y elementos de seguridad disponibles en el mercado y homologados conforme a lo dispuesto en el artículo 5 de este Reglamento General de Vehículos.

Su circulación quedará circunscrita a la red de itinerarios para la circulación de este tipo de conjuntos que cada órgano competente en regulación, ordenación y gestión del tráfico determine, previo informe vinculante de los titulares de las vías sobre las restricciones que deban tener en cuenta para el paso de los conjuntos euro-modulares como consecuencia de las limitaciones geométricas, estructurales o de cualquier otra índole existentes en su red.

Los itinerarios por donde podrán circular los conjuntos euro-modulares, teniendo en cuenta las restricciones dispuestas por el titular de la vía, serán publicados en el "Boletín Oficial del Estado".

En ningún caso, la carga que lleve un conjunto euro-modular podrá sobresalir de la proyección en planta de los vehículos que la porten, ni tampoco se podrán transportar mercancías peligrosas para cuyo traslado se requiera portar paneles de señalización de peligro reglamentario conforme al Acuerdo Europeo sobre Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR), debiendo siempre respetar las condiciones y limitaciones establecidas por este Acuerdo para su transporte.

Van señalizados con dos luces rotativas V2 en la parte superior para avisar a los conductores y conductoras que pretendan adelantarlos que se trata de un vehículo más largo de lo normal.

Las autoridades competentes a las que se debe solicitar la autorización, en función del territorio por donde vaya a circular, son:

- Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, para circular por carreteras del País Vasco.
- Servei Català de Trànsit de la Generalitat de Catalunya para circular por carreteras de Cataluña.
- Dirección General de Tráfico del Ministerio de Interior para circular por el resto de carreteras que no discurren por País Vasco o Cataluña.
- Servicio de tráfico de Navarra para circular por las carreteras de la Comunidad Foral.

²²³⁰ Se trata de un conjunto euromodular ampliado. Se puede solicitar la autorización de circulación tras la modificación de la Instrucción 16/V-117 (mediante la Instrucción MOV 2023/28) sobre expedición de autorizaciones para euromodulares que amplía las dimensiones permitidas para este tipo de conjuntos.

Se trata de un vehículo de más de seis líneas de eje con dos semirremolques unidos por un dolly (un tipo de semirremolque que permite la unión de dos remolques y posee chasis, uno o dos ejes de suspensión neumática y sistema de frenos). Su ventaja respecto al resto de gigantes de la carretera es que pueden transportar la misma carga que dos vehículos tipo tráiler.

²²³¹ El RGCir señala en su artículo 71: "**Tampoco podrán circular los vehículos especiales transportando carga alguna**, salvo los específicamente destinados a prestar servicios de transporte especial, para lo cual deberán proveerse de la oportuna autorización". Tenía que haber aclarado: "excepto los conjuntos de vehículos especiales agrícolas" ya que en otro caso estarían impedidos de transportar carga e incluso "excepto conjuntos de vehículos especiales de obras y servicios" ya que un tractor forestal matriculado como vehículo especial no podría transportar troncos. Tampoco un "quad" matriculado como vehículo especial podría, de acuerdo con este artículo, llevar remolque o carga en el vehículo.

Sin embargo, el artículo 48.1. del RGCir. indica: "c) Para **vehículos especiales y conjuntos de vehículos, también especiales**, aunque sólo tenga tal naturaleza uno de los que integran el conjunto:

"1.º Si carecen de señalización de frenado, llevan **remolque** o son motocultores: 25 kilómetros por hora". **Con lo cual reconoce que pueden llevar remolque y consiguientemente, carga.**

Ante la mala redacción de la norma, la Subdirección General de Normativa y Recursos, de fecha 25.10.2004, envió una comunicación a los Jefes Provinciales donde cita el art. 71 RGCir y las definiciones que figuran en el Anexo II del RGV para establecer que "el remolque y semirremolque agrícola, por naturaleza, está concebido para el transporte de carga, por lo que la prohibición general del art. 71 RGCir, debe ser matizada en el sentido de que quedan excluidos de la misma los remolques y semirremolques agrícolas, así como también los que se destinan a obras y servicios ya que por analogía con la definición de aquellos, se construyen para realizar el transporte de carga, siempre que ésta se encuentre relacionada con el destino del vehículo", con lo cual vemos de nuevo que un escrito o una instrucción modifican un reglamento sin que los destinatarios interesados tengan conocimiento fehaciente de la "modificación" de la norma.

sobrepasa permanentemente los límites establecidos en el mismo²²³² para pesos o dimensiones, **así como la maquinaria agrícola y sus remolques.**

²²³³ (Masa del Tractor)

²²³⁴ (Registro oficial de Maquinaria Agrícola – ROMA).

26. Tractor de obras: Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para arrastrar o empujar útiles, máquinas o vehículos de obras.

27. Tractor de servicios²²³⁵: Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para arrastrar o empujar vehículos de servicio, vagones u otros aparatos.

²²³² Se deberían denunciar, por el RGV las dimensiones que excedan la autorización especial, el número de viajes autorizados o el plazo determinado.

²²³³ Figura en el Real Decreto 448/2020, de 10 de marzo, sobre caracterización y registro de la maquinaria agrícola. Al hablar de la clasificación general de los tractores agrícolas a efectos de su obligatoriedad de equipamiento con estructuras de protección homologadas, indica:

Sobre la masa de los tractores, a los efectos del cuadro anterior (su clasificación), se consideraron tractores extraligeros, a los de masa inferior a 600 kg; ligeros, los de masa de 600 kg a 1.500 kg; medios, los de masa de 1.500 kg a 6.000 kg, y pesados, los de masa igual o superior a 6.000 kg.

En su defecto, la masa determinante de la clasificación de un tractor será la que tenga cuando se encuentre con todos sus depósitos llenos y con el equipo de la versión u opción de mayor masa pero sin lastrado ni equipos discrecionales, sin conductor/a y desprovisto de bastidor o cabina.

²²³⁴ El Real Decreto 448/2020, de 10 de marzo, sobre caracterización y registro de la maquinaria agrícola.

Grupos de máquinas de inscripción obligatoria en el Registro Oficial de Maquinaria Agrícola:

a) Tractores agrícolas y forestales de cualquier tipo y categoría.

b) Motocultores.

c) Tractocarros.

d) Máquinas automotrices y portadores de cualquier tipo, potencia y peso.

e) Máquinas remolcadas.

f) Remolques agrícolas.

g) Cisternas para el transporte y distribución de líquidos.

h) Equipos de tratamientos fitosanitarios remolcados o suspendidos, de cualquier capacidad o peso, así como los pulverizadores de arrastre manual (carretilla) con depósito de más de 100 litros.

i) Equipos de distribución de fertilizantes remolcados o suspendidos, de cualquier capacidad o peso.

j) Esparcidores de purines y accesorios de distribución localizada de purines. Cuando el esparcidor de purín vaya equipado con elementos o sensores que gestionen o mejoren la distribución, el fabricante o representante legal cumplimentará el anexo VI.

k) Las máquinas no incluidas en algunos de los apartados anteriores, para cuya adquisición se haya concedido un crédito o una subvención oficial, siempre que cumplan lo establecido en el artículo 2.

l) Aquellas máquinas agrícolas no contempladas anteriormente y que determinen las comunidades autónomas, previa comunicación de dicha determinación al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

²²³⁵ Aquí se incluirían los tractores forestales. Éstos están marginados en la normativa, que parece ignorarlos. De hecho no figura como término independiente en el Anexo II. A (Definiciones) del RGV.

El Real Decreto 448/2020, de 10 de marzo, sobre caracterización y registro de la maquinaria agrícola, señala en su art. 1 que “Constituyen fines de este real decreto:

a) Caracterizar **los tractores agrícolas y forestales**, motocultores, tractocarros, maquinaria agrícola automotriz, portadores, la maquinaria agrícola remolcada y remolques agrícolas, tal como se definen en el Reglamento General de Vehículos”. Sin embargo esto no es cierto ya que el RGV no se ocupa específicamente de los tractores forestales.

En su art. 2 (ámbito de aplicación) indica: “1. Este real decreto será de aplicación a **todos los tractores agrícolas y forestales**, motocultores, tractocarros, maquinaria agrícola automotriz, portadores, a la maquinaria agrícola remolcada y remolques agrícolas, tal como se definen en el Reglamento General de Vehículos (...)”. De nuevo olvida que el RGV no define a los tractores forestales.

El art. 28 RGV exige que para matricular un vehículo especial agrícola debe inscribirse previamente en el ROMA (Registro Oficial de Maquinaria Agrícola) regulado mediante Real Decreto 1013/2009, de 19 de junio, sobre caracterización y registro de la maquinaria agrícola.

28. Tractor agrícola²²³⁶: Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para arrastrar, empujar, llevar o accionar aperos²²³⁷, maquinaria o remolques agrícolas²²³⁸.

29. Motocultor²²³⁹: Vehículo especial autopropulsado, de un eje, dirigible por manceras por un conductor que marche a pie. Ciertos motocultores pueden, también, ser dirigidos desde un asiento incorporado a un remolque o máquina agrícola o a un apero o bastidor auxiliar con ruedas.

30. Tractocarro: Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, especialmente concebido para el transporte en campo de productos agrícolas.

31. Máquina agrícola automotriz: Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar trabajos agrícolas²²⁴⁰.

32. Portador: Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para portar máquinas agrícolas.

33. Máquina agrícola remolcada: Vehículo especial concebido y construido para efectuar trabajos agrícolas que, para trasladarse y maniobrar, debe ser arrastrado o empujado por un tractor agrícola, motocultor, portador o máquina agrícola automotriz. Se excluyen de esta definición los aperos agrícolas, entendiéndose por tales los útiles o instrumentos agrícolas, sin motor, concebidos y contruidos para efectuar trabajos de preparación del terreno o laboreo que, además, no se consideran vehículos, así como también el resto de la maquinaria agrícola remolcada de menos de 750 kilogramos de masa²²⁴¹.

La normativa europea siempre se refiere conjuntamente a los tractores agrícolas y forestales. Véase la Directiva 2009/63/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, sobre determinados elementos y características de los tractores agrícolas o forestales de ruedas.

Eso significa que los tractores forestales también se pueden conducir con una LVA o con el permiso B (en este último caso cualquiera que sea su MMA).

²²³⁶ *Con el fin de combatir la alta siniestralidad vial causada por los tractores antiguos que carecen de estructura de protección, se publicó el Real Decreto 448/2020, de 10 de marzo, sobre caracterización y registro de maquinaria agrícola (BOE núm. 117, de 27 de abril). Este Real Decreto fue aclarado en el Escrito Directriz SGGMG 5/20, de la DGT y la finalidad de ambos textos es establecer limitaciones en los cambios de titularidad de tractores agrícolas y forestales, motocultores, tractocarros, maquinaria agrícola automotriz, portadores, maquinaria agrícola remolcada y remolques agrícolas, motivados por la antigüedad y obsolescencia, y especialmente por la carencia de condiciones de seguridad para los operarios, como es la estructura de protección en tractores agrícolas, y por razones de falta de condiciones para permitir la protección ambiental durante el desarrollo de las labores agrícolas.*

²²³⁷ *El apero puede sobresalir por la derecha hasta 0,5 m del tractor (RGV. Anexo IX. 3.3.2), pero no se considera carga y por ello no tiene que llevar la señal V-20.*

²²³⁸ *Vemos que no puede remolcar un remolque que no sea agrícola. Si se desea hacerlo habría que inscribirlo antes en el ROMA (registro oficial de maquinaria agrícola), de acuerdo con el Real Decreto 448/2020, de 10 de marzo, sobre caracterización y registro de la maquinaria agrícola.*

²²³⁹ *El motocultor se puede considerar como un tractor de un solo eje, que se conduce a pie mediante unos brazos que se denominan manceras. Tiene la consideración de vehículo especial agrícola y debe tener matrícula y seguro. Además, es obligatoria su inscripción en el Registro Oficial de Maquinaria Agrícola (ROMA). Para guiarlo el conductor tiene que tener una LVA o el permiso B. No podría considerarse peatón su conductor salvo que fuera con el motor apagado y lo llevase arrastrado, tal como señala la jurisprudencia del TC.*

²²⁴⁰ *No tienen esta consideración los tractores de jardinería equipados con una cortadora de hierba sujeta a la parte inferior del mismo.*

²²⁴¹ *Debiera aclarar de qué tipo de masa se trata. Ver el Real Decreto 448/2020, de 10 de marzo, sobre caracterización y registro de la maquinaria agrícola.*

34. Remolque agrícola²²⁴²: Vehículo especial de transporte construido y destinado para ser arrastrado por un tractor agrícola, motocultor, portador o máquina agrícola automotriz. Se incluye en esta definición a los semirremolques agrícolas.

²²⁴³ (*Vehículos en régimen de transporte especial y transportes especiales*).

35. Tara: Masa del vehículo, con su equipo fijo autorizado, sin personal de servicio, pasajeros²²⁴⁴ ni carga, y con su dotación completa de agua, combustible, lubricante, repuestos, herramientas y accesorios reglamentarios.

36. Masa en carga: La masa efectiva del vehículo y de su carga, incluida la masa del personal de servicio y de los pasajeros²²⁴⁵.

37. Masa máxima autorizada (MMA): la masa máxima para la utilización de un vehículo con carga en circulación por las vías públicas.

38. Masa por eje²²⁴⁶: la que gravita sobre el suelo, transmitida por la totalidad de las ruedas acopladas a ese eje.

39. Grupo de ejes. Los ejes que forman parte de un bogie. En el caso de dos ejes, el grupo se denominará tándem²²⁴⁷, y tándem triaxial²²⁴⁸ en caso de tres ejes.

40. Luz de carretera o de largo alcance²²⁴⁹. Luz utilizada para alumbrar una distancia larga de la vía por delante del vehículo.

²²⁴² Los remolques agrícolas sólo pueden ser remolcados por un vehículo agrícola y los vehículos agrícolas sólo pueden remolcar remolques agrícolas. Tanto el tractor como el remolque deben figurar en el Registro Oficial de Maquinaria Agrícola (ROMA), según lo dispuesto en el Real Decreto 448/2020, de 10 de marzo, sobre caracterización y registro de la maquinaria agrícola. Debía aclarar que en los remolques agrícolas no se pueden transportar personas.

Dado que son utilizados como carrozas sobre todo en las cabalgatas del día de Reyes, debiera contemplarse la posibilidad de que fuesen autorizados por la ordenanza municipal de movilidad, con indicación del horario, itinerario y ubicación de los pasajeros, así como de la necesidad de contar con un seguro que cubra las incidencias. El 05.01.2023 se produjo en Marchena (Sevilla) un accidente producido por una carroza en la que falleció una persona y otras 12 quedaron heridas.

²²⁴³ Además de los vehículos especiales nos encontramos en la legislación de tráfico con el término “transportes especiales”, que no está definido y que equivale a “vehículos en régimen de transporte especial”, sin que encontremos tampoco en la normativa su definición.

Los artículos 13 RGCir y 14 RGV prohíben la circulación de aquellos vehículos cuyas masas, dimensiones y presión sobre el pavimento superen los valores establecidos en las disposiciones de los anexos I y IX del RGV, por ello para poder circular deberán ir provistos de una ACC (autorización complementaria de circulación) y pasaran a tener la consideración de vehículos en régimen de transporte especial o lo que es lo mismo, de transportes especiales.

²²⁴⁴ Hubiera quedado mejor si se limitase a decir “sin ocupantes ni carga”.

²²⁴⁵ Hubiera quedado mejor si se limitase a decir “incluida la masa de los ocupantes”.

²²⁴⁶ Convencionalmente, se considera que un solo eje es un grupo de un eje.

²²⁴⁷ Tándem significa uno detrás de otro, como sucede en las bicicletas tándem. Se denomina eje doble o tándem al grupo de dos ejes con sus ruedas y suspensiones, próximos entre sí y unidos al vehículo por dispositivos comunes (bogie) que se ocupan de repartir la carga, en partes iguales, sobre los dos ejes. Los ejes funcionan de forma sincronizada de acuerdo con las condiciones de la carretera, es decir, se adaptan a los resaltos y badenes, evitando que la carga descansen únicamente sobre uno de los ejes. La distancia entre los ejes tiene que ser inferior a 1,80 metros en los vehículos de motor salvo en remolques y semirremolques que puede ser mayor.

²²⁴⁸ El grupo de tres ejes se denomina eje triple, tridem o tándem triaxial. Se utilizan en remolques y semirremolques que necesitan una alta capacidad de carga por detrás del eje trasero, por ejemplo, para transportar contenedores pesados o de residuos. La distancia entre cada dos ejes consecutivos no puede ser superior a 1,40 metros.

²²⁴⁹ En idioma portugués, aunque las luces se designan de forma parecida: “presença, cruzamento y estrada”, se utilizan en el lenguaje cotidiano otros términos más sencillos: farois mínimos, farois medios y farois máximos. Lo

41. Luz de cruce o de corto alcance. Luz utilizada para alumbrar la vía por delante del vehículo, sin deslumbrar ni molestar a los conductores que vengán en sentido contrario, ni a los demás usuarios de la vía.

42. Luz de posición delantera. Luz utilizada para indicar la presencia y la anchura del vehículo, cuando se le vea desde delante.

43. Luz de posición trasera. Luz utilizada para indicar la presencia y la anchura del vehículo, cuando se le vea desde detrás.

44. Catadióptrico. Dispositivo utilizado para indicar la presencia del vehículo mediante la reflexión de la luz procedente de una fuente luminosa independiente de dicho vehículo, hallándose el observador cerca de la fuente.

No se considerarán catadióptricos:

- Las placas de matrícula retrorreflectantes.
- Las señales retrorreflectantes mencionadas en el ADR.
- Las demás placas y señales retrorreflectantes que deban llevarse para cumplir la reglamentación vigente sobre la utilización de determinadas categorías de vehículos o de determinados modos de funcionamiento.

45. Luz de marcha atrás²²⁵⁰. Luz utilizada para iluminar la vía por detrás del vehículo y para advertir a los demás usuarios de la vía que el vehículo va, o está a punto de ir, marcha atrás.

46. Luz indicadora de dirección²²⁵¹. Luz utilizada para indicar a los demás usuarios de la vía que el conductor quiere cambiar de dirección hacia la derecha o hacia la izquierda.

47. Luz de frenado²²⁵²: Luz utilizada para indicar, a los usuarios de la vía que circulan detrás del vehículo, que el conductor de éste está accionando el freno de servicio.

48. Luz de galíbo. Luz instalada lo más cerca posible del borde exterior más elevado del vehículo y destinada claramente a indicar la anchura total del vehículo. En determinados

cierto es que en España coloquialmente y para abreviar solemos olvidarnos de nombrar “luces” y decimos: las de posición, las cortas y las largas.

En Iberoamérica se utilizan mucho los términos: luces de posición, luces bajas y luces altas.

²²⁵⁰ *En Iberoamérica se utiliza mucho la expresión “luz de reversa”.*

²²⁵¹ *En Iberoamérica también se utilizan los términos; “guiños” y “luces direccionales”. Son lo que coloquialmente se llaman intermitentes. Es prácticamente el único dispositivo que permite comunicarse con otros conductores, ya que el resto de las luces y las señales acústicas se deben utilizar sólo en casos excepcionales.*

²²⁵² *El “Manual de Procedimiento de Inspección de las Estaciones I.T.V.” editado por el Ministerio de industria (última versión, el 20.05.2023), señala al referirse en su punto 4.5 a las “Luces de frenado”:*

- *Todo vehículo de las categorías M, N y O debe estar provisto de dos luces de frenado de color rojo, situadas en los bordes exteriores de la parte trasera del vehículo y una tercera luz de freno de color rojo, situada sobreelevada en la parte trasera del vehículo.*
- *Los vehículos matriculados a partir del 01/01/2000 de la categoría M₁, 10.07.2011 de la categoría N₁ completos y 10.01.2013 de la categoría N₁ completados, deben llevar una tercera luz de freno. Esta prescripción no es exigible, para los N₁ chasis cabina, ni N₁, con espacio de carga abierta.*
- *Los vehículos de las categorías M₂, M₃, N₂, N₃, O₂, O₃ y O₄ podrán llevar instalados adicionalmente al alumbrado de frenado obligatorio, dos luces opcionales si no se ha instalado una tercera luz de freno, es decir podrán estar dotados de dos, tres o cuatro luces de freno*
- *Todo vehículo equipado con sistema de ralentización, puede estar equipado con un dispositivo que active las luces de frenado cuando entre en funcionamiento dicho sistema.*

(En las bajadas prolongadas o pronunciadas es necesario realizar una fuerza de frenado importante en los vehículos pesados. Si se realiza continuamente a través del freno servicio, supondrá un desgaste muy alto de los elementos del sistema de frenos a causa del rozamiento. También al elevarse la temperatura pierden eficacia por eso se utiliza un sistema de ralentización).

vehículos y remolques, esta luz sirve de complemento a las luces de posición delanteras y traseras del vehículo para señalar su volumen.

49. Señal de emergencia. El funcionamiento simultáneo de todas las luces indicadoras de dirección del vehículo para advertir que el vehículo representa temporalmente un peligro para los demás usuarios de la vía.

50. Luz antiniebla delantera. Luz utilizada para mejorar el alumbrado de la carretera en caso de niebla, nevada, tormenta o nube de polvo.

51. Luz antiniebla trasera. Luz utilizada para hacer el vehículo más visible por detrás en caso de niebla densa²²⁵³.

52. Luz de alumbrado interior. Luz destinada a la iluminación del habitáculo del vehículo en forma tal que no produzca deslumbramiento ni moleste indebidamente a los demás usuarios de la vía²²⁵⁴.

53. Luz de estacionamiento²²⁵⁵. Luz utilizada para señalar la presencia de un vehículo estacionado en zona edificada. En tales circunstancias sustituye a las luces de posición delanteras y traseras.

54. Plataforma. Zona de la carretera dedicada al uso de vehículos, formada por la calzada²²⁵⁶ y los arcones.

55. Calzada. Parte de la carretera dedicada a la circulación de vehículos. Se compone de un cierto número de carriles²²⁵⁷.

²²⁵³ Es difícil entender porque se detalla tanto la función de la luz antiniebla delantera y se despacha tan simplemente la función de la antiniebla trasera. El RGCir corrige esta situación en su Art. 106.2) al indicar que la “luz antiniebla trasera solamente deberá llevarse encendida cuando las condiciones meteorológicas o ambientales sean especialmente desfavorables” y esto es lo que debiera decir esta definición. Añade seguidamente: “como en el caso de niebla espesa, lluvia muy intensa, fuerte nevada o nubes densas de polvo o humo”.

Sería interesante que esta definición y el RGCir aclarasen lo que es niebla densa. En Francia y en Alemania se aplica un límite de 50 km/h en todas las carreteras si la visibilidad, a causa de la niebla, es inferior a 50 metros. Si la visibilidad es inferior a esta cifra el vehículo debe adaptar su marcha. También indica que sólo se deben utilizar las luces antiniebla traseras cuando la visibilidad es inferior a 50 metros.

²²⁵⁴ La luz de alumbrado interior del habitáculo es obligatoria para los vehículos destinados al servicio público de viajeros y los de alquiler con conductor, siendo optativo para el resto de vehículos. (Anexo X del Reglamento General de Vehículos). (Ver Art. 6 Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros (BOE núm. 89, de 13 de abril)).

²²⁵⁵ Muchos turismos cuentan con ella, aunque muchos conductores lo desconocen o nunca la han usado. Son las luces de posición de un solo lado. Se dejarán puestas unas u otras según el lado donde se estacione. La forma de encenderlas, es dejando puesto el intermitente del lado que quieras y quitar la llave del contacto o, a veces, encendiendo el intermitente sin tener la llave de contacto puesta.

²²⁵⁶ Puede tener una o más calzadas.

²²⁵⁷ Vemos como los arcones, al no estar destinados a la circulación de vehículos y al no ser tampoco carriles, no forman parte de la calzada.

El art. 170.h) RGCir indica que la línea de borde de calzada delimita para hacerlo más visible el borde de la calzada y la Norma 8.2 de la Instrucción de carreteras aclara en su punto 3.1.7 que esa línea no se incluirá como parte de la calzada.

56. Carril²²⁵⁸. Banda longitudinal en que puede estar subdividida la calzada, delimitada o no²²⁵⁹ por marcas viales longitudinales, siempre que tenga una anchura suficiente²²⁶⁰ para permitir la circulación de una fila de automóviles²²⁶¹ que no sean motocicletas.

57. Carril para vehículos con alta ocupación. Aquel especialmente reservado o habilitado para la circulación de los vehículos con alta ocupación²²⁶².

²²⁵⁸ En la Instrucción de Carreteras de 11 de agosto de 1939 se denominaban “fajas de circulación”. Esa denominación se conserva en portugués donde el término es “faixa de rodagem” y en algunos países iberoamericanos se les llama “pistas de circulación”.

²²⁵⁹ Da la impresión que es normal encontrar carriles sin delimitar por marcas viales, cuando aquí sí podemos decir que la ausencia de estas marcas es la excepción.

²²⁶⁰ La expresión: “siempre que tenga una anchura suficiente ...” ha quedado desfasada al publicarse con posterioridad al TRLTSV la Norma 3.1 IC, de la Instrucción de Carreteras (BOE, de 04.03.2016), ya que ahí, si vamos al apartado 7.3 dedicado a la Sección Transversal en Planta y luego al Subapartado 7.3.1 que se ocupa de los “Elementos y sus Dimensiones”, podemos leer que: “Entre los elementos que constituyen la sección transversal de una carretera están la plataforma (carriles y arcones) y las bermas. Sus dimensiones se ajustarán a los valores que se indican en la Tabla 7.1.”. Es decir, la anchura de los carriles está fijada en una Norma y dependiendo de la carretera oscilan entre 3 y 3,50 m.

²²⁶¹ Esta definición se contradice, en parte, con la de carril-bici, ya que éste permite que puedan, en algunos casos, circular dos filas de bicicletas por el carril, una en cada sentido.

²²⁶² Es aquel especialmente reservado o habilitado para la circulación de los vehículos con alta ocupación. No tiene sentido que se llame “alta ocupación” llevar simplemente otro pasajero o incluso a dos.

El BOE de 25.01.2025 publicó la Resolución de 20 de enero, de la Dirección General de Tráfico, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante ese año. En esa resolución se señala que en los carriles reservados para la circulación de vehículo con alta ocupación (VAO) el número mínimo de ocupantes por vehículo será de dos, incluido el conductor, quedando limitada su utilización a motocicletas de dos o tres ruedas, turismos, autobuses con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos, autobuses articulados y vehículos mixtos adaptables.

En consecuencia, está prohibida su utilización por el resto de vehículos y conjunto de vehículos, incluidos los turismos con remolque, los ciclos y los ciclomotores.

No obstante, podrán ser utilizados, también, aun cuando sólo lo ocupe su conductor, por:

- Los vehículos citados anteriormente si ostentan la señal V-15 (discapacitados).
- Por motocicletas de dos o tres ruedas (triciclos de motor con menos de 600 milímetros de distancia entre ruedas del mismo eje).
- Por los turismos con señal V-25 de distintivo ambiental clasificados en el Registro de Vehículos del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico como «0 emisiones».
- Por los turismos con señal V-25 de distintivo ambiental clasificados en el Registro de Vehículos del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico como «ECO», «C» o «B», solamente cuando en los paneles de mensaje variable de acceso a los carriles VAO se indique tal extremo. En todos los casos, los vehículos deberán ir identificados por el adhesivo que a tal efecto se ha configurado, colocado en el ángulo inferior derecho del parabrisas –o en defecto de este, en lugar visible–.

El carril VAO está regulado en el art. 35 RGCir y aunque no hay ninguna señal específica para indicar que es un “bus VAO” si encontramos algún gráfico en los paneles de señalización variable. También se encuentran carteles informativos indicando quienes pueden usarlos o el mínimo número de ocupantes del vehículo.

58. Acera²²⁶³: Zona longitudinal de la carretera²²⁶⁴ elevada o no²²⁶⁵, destinada al tránsito de peatones²²⁶⁶.

²²⁶³ *Habría que añadir que, de acuerdo con el art. 40.2.e) TRLTSV, puede ser utilizada para el estacionamiento de ciclos, si una ordenanza municipal así lo permite, siempre que quede una zona mínima de paso de 1,8 m tal como indica la Orden TMA 851/2021 y también indicar que no todas las carreteras cuentan con aceras.*

²²⁶⁴ *No indica donde va colocada y da a entender que forma parte de la carretera y no que está adosada a ella. Debería decir algo así: “Construcción longitudinal, normalmente elevada, adosada a uno o a ambos lados de la calzada, destinada para ser usada por los peatones”. En América recibe también nombres como andén o vereda. La Orden TMA/851/2021, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados, establece en su art. 5 dedicado a los itinerarios peatonales accesibles, que:*

“3. En las zonas de plataforma única, donde el itinerario peatonal accesible y la calzada estén a un mismo nivel, el diseño se ajustará al uso previsto y se incorporará la señalización e información que corresponda para garantizar la seguridad de las personas usuarias de la vía”.

Es decir, permite que la acera, en ciertas circunstancias, pueda estar al mismo nivel de la calzada, pero siempre diferenciándose claramente una de otra.

²²⁶⁵ *Produce mucha sorpresa ver que las aceras son elementos de una carretera y dado que la definición 65 de este Anexo I dice que las carreteras están fuera de poblado o son travesías, nos encontramos con que las “aceras” de las calles no son tales sino otra cosa que el TRLTSV no define.*

La definición aclara muy poco porque si una acera puede ser una parte longitudinal no elevada de la carretera entonces, en ese caso, no se sabe en qué se diferencia de un carril. Además, al ser considerada parte de la carretera, la acera tiene que estar pavimentada ya que la definición de “carretera” exige que ésta esté pavimentada.

Esta redacción defectuosa viene de antiguo y parece copiada de la que figura en la Norma 3.1-IC de la Instrucción de Carreteras de 1964, redacción que también se mantuvo en el Reglamento General de Carreteras de 1994.

²²⁶⁶ *Vemos que la Ley establece que la acera está destinada al tránsito de peatones y no puede ser utilizada por ningún tipo de vehículo salvo en los casos de la acera-bici. Lo mismo sucede con las zonas peatonales. El TS estableció con claridad, el 25.03.2014, esta circunstancia desestimando un recurso del Ayuntamiento de Zaragoza que en una ordenanza municipal autorizaba a circular por el mismo espacio a bicicletas y peatones. La sentencia recordó que una ordenanza municipal no podía conculcar la LTSV y el RG.Cir.*

El art. 40.2.e) TRLTSV establece claramente que “Queda prohibido estacionar sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de peatones” aunque añade que una Ordenanza Municipal puede autorizar el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas.

También podrían circular los vehículos de dos ruedas si la acera estuviera delimitada con un carril-bici conocido como acera-bici.

El Código de Tránsito de Chile la define de una forma sencilla y clara: “Parte de una vía destinada al uso de peatones”.

El Reglamento de Tránsito del Estado de Yucatán (México) la define de una forma más completa: “la parte de la vía pública elevada y construida a los lados de la superficie de rodamiento, destinada exclusivamente para el tránsito de peatones”.

59. Zona peatonal²²⁶⁷: Parte de la vía, elevada o delimitada de otra forma, reservada a la circulación de peatones. **Se incluye en esta definición la acera**²²⁶⁸, el andén y el paseo²²⁶⁹.

60. Refugio²²⁷⁰: Zona peatonal situada en la calzada y protegida del tránsito rodado.

61. Arcén²²⁷¹: Franja longitudinal afirmada contigua a la calzada²²⁷², no destinada al uso de vehículos automóviles²²⁷³, más que en circunstancias excepcionales²²⁷⁴.

²²⁶⁷ La definición se queda corta. Así la Ordenanza de Movilidad Sostenible de Madrid señala que “Una zona peatonal se define como aquella reservada a la circulación de peatones, en la que con carácter general existe una prohibición de acceso, circulación y estacionamiento de todo tipo de vehículos, con algunas excepciones”.

La página “ecociudades” ofrece una buena descripción: “Una zona peatonal es un área diseñada específicamente para el tránsito de personas a pie, donde se restringe el acceso, la circulación y el estacionamiento de vehículos, con la excepción de aquellos que cuenten con permisos especiales, como vehículos de emergencia, servicios de carga y descarga en horarios determinados, o residentes” y además añade que “Las zonas peatonales apoyan el comercio local, promueven la movilidad sostenible y ayudan a crear ciudades más habitables”.

«La acera y la zona peatonal no son un carril de circulación sino un espacio de convivencia de los ciudadanos» (Dictamen del Consejo de Estado n.º 885/2014, de 20 de noviembre).

Según la fundación RACC “son aquellas vías dedicadas funcionalmente a priorizar la circulación de peatones, pero también a facilitar el encuentro y la relación de éstos, de modo que el tráfico motorizado se limitaría al acceso a las viviendas de sus residentes, al servicio de carga y descarga de mercancías o emergencias. Dentro del grupo existen dos casos donde no se produce segregación entre calzada y acera y que corresponden a las denominadas vías peatonales y vías de prioridad para peatones (Calle residencial), señalizada ésta última por la legislación de tráfico mediante la señal S-28. Así como la diferencia esencial entre ellas se limita al grado de prioridad del peatón, determinada básicamente por el grado de permisividad respecto al flujo de vehículos (menos drástica en el segundo caso que en el primero), ambas situaciones tienen relación directa con el número de peatones que utilizarán dichas vías”.

²²⁶⁸ El art. 121.5) RGCir habla de “aceras y demás zonas peatonales”. El art. 1.3) RGCir establece que “el desplazamiento ocasional de vehículos por terrenos o zonas de uso común no aptos para la circulación, por tratarse de lugares no destinados al tráfico...”, lo que significa que, si nos encontramos circulando por una acera un camión de bomberos, una ambulancia o un vehículo de la policía, técnicamente no se trataría de circulación de vehículos sino de desplazamiento ocasional. Además de estos vehículos podríamos encontrarnos otros de servicio público como barredoras, vehículos utilizados para la poda de árboles o para sustituir luces en las farolas situadas en las aceras y también vehículos privados que acceden a los garajes de los edificios.

²²⁶⁹ Debía haber mencionado los pasos para peatones.

²²⁷⁰ Zona de seguridad, elevada respecto a las calzadas, destinada a facilitar a los peatones el paso de las vías o el acceso a los vehículos de transporte público. (Recomendaciones para el proyecto de intersecciones. MOP 1967). También debe proteger a las personas discapacitadas en general y en especial a las PMR en silla de ruedas.

²²⁷¹ En algunos países iberoamericanos al “arcén” se le llama “berma”, “banquina”, “hombro” o “espaldón”. Debía aclarar si la línea de borde de calzada forma parte del arcén.

La Norma 8.2 de la Instrucción de carreteras aclara en su punto 3.1.7 que esa línea no se incluirá como parte de la calzada.

²²⁷² Debiera decir “que bordea la calzada a ambos lados”.

²²⁷³ Con lo cual, puede ser utilizada normalmente por vehículos que no sean automóviles. Como el ciclomotor y el ciclo de motor han pasado a ser automóviles después de la entrada en vigor del Reglamento (UE) 168/2013, está definición ha quedado desfasada.

El art. 25.4.a) TRLTSV contempla la posibilidad de que se autoricen arceles exclusivamente para bicicletas.

²²⁷⁴ No son circunstancias excepcionales ya que muchos vehículos tienen que circular siempre si es transitable y suficiente, debiera indicar “para la circulación de determinados vehículos, peatones y animales”.

La Asociación Internacional de la Carretera (PIARC) lo define como: “Banda pavimentada, normalmente del mismo ancho que un carril, contigua a la calzada y a su mismo nivel, de una carretera de calzadas separadas (una autopista, por ejemplo) destinada a ser usada por vehículos de emergencia o por otros vehículos en el caso de dificultades o durante casos de obstrucción de la calzada. Detalla también sus sinónimos en algunas partes de Iberoamérica: banquina (UY y AR) / berma (CL, CO, PE) / espaldón (CR, EC) / acotamiento (pavimentado) (MX) / paseo (DO).

62. Intersección: Nudo de la red viaria en el que todos los cruces de trayectorias posibles de los vehículos que lo utilizan se realizan a nivel²²⁷⁵.

²²⁷⁵ Intersección es la zona en la que confluyen dos o más vías. La expresión “a nivel” en la normativa de tráfico se refiere “al mismo nivel”, tal como sucede en “paso a nivel”. Lo contrario es “a desnivel” o “a distinto nivel”. La Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero (BOE núm. 55, de 4 de marzo), por la que se aprueba la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras define la intersección como “el nudo viario en el que todos los movimientos se realizan en el mismo plano, y ninguna trayectoria cruza a otra a distinto nivel. Incluye las vías de giro y, eventualmente, otras vías para pasar de una carretera a otra”. En las convenciones internacionales en la versión en español, se habla de “encrucijada”.

63. Glorieta^{2276, 2277} **Tipo especial de intersección**²²⁷⁸ caracterizado²²⁷⁹ por que los tramos que en él confluyen se comunican a través de un anillo en el que se establece una circulación

²²⁷⁶ La instauración de la glorieta significó el abandono de la tradicional preferencia para los vehículos que se aproximaban por la derecha. Se volvió a la época inicial del tráfico donde tenía preferencia quien llegaba primero. La señal S-200 debe estar preseñalizando la glorieta para indicar las direcciones de las distintas salidas. Si alguna inscripción figura sobre fondo azul, indica que la salida conduce hacia una autopista o autovía.

La existencia de un anillo circular también se considera que identifica a una glorieta, pero esto no es necesariamente cierto ya que si no existe la señal de preseñalización de glorieta y en el macizo central se encuentra la señal R-402 (intersección de sentido giratorio obligatorio) o la P-4 (Peligro por intersección con circulación giratoria) eso no implica que se trate de una glorieta y puede ser simplemente una plaza donde sea obligatorio el movimiento giratorio de los vehículos. En esos casos la preferencia vendrá dada por semáforos o señales de ceda el paso.

La Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras establece que: "No obstante, a las mini-glorietas dado su reducido diámetro interior (con frecuencia menor que cuatro metros (<4,00 m), no le serán aplicables todos los condicionantes establecidos en este apartado".

Las glorietas se construyen para redistribuir mejor la circulación donde el cruce de vehículos plantea serios problemas, salvo que se sigan las normas establecidas. Por ello para que se pueda llamar glorieta tiene que existir circulación a su alrededor.

¿Por dónde se debe circular? Se observa que en muchos municipios se ha hecho una inadecuada gestión de las glorietas. En el Apartado 10.6.4) Norma 3.1-IC se establece sin posibilidad de interpretación.: "Las entradas a la calzada anular tendrán, en general, **el mismo número de carriles** que la vía de acceso correspondiente, salvo que justificadamente se dispongan carriles adicionales de longitud mínima determinada. Asimismo, la salida deberá tener al menos, **el mismo número de carriles** que tiene, para ese sentido, la vía en la que desemboca, aunque justificadamente se podrá adicionar un carril".

También hay que saber que con antelación y entre los 50 y los 25 m previos a la glorieta, en cada uno de estos carriles se debe "ordenar la circulación" mediante **flechas de selección** para que quien conduce tenga la posibilidad de elegir el carril por el que accederá a la glorieta. En los **últimos 25 m** previos a la entrada esas flechas sobre el asfalto indican **dirección obligatoria**, por lo que dentro de la glorieta y al salir de ella **no se puede cambiar de carril**. Debiera mantenerse el mismo número de carriles en la salida y como no se respeta ese diseño nos encontramos con lo siguiente:

En las de más de un carril, por el exterior -siempre se circula bien -, pero se utiliza mejor cuando se utilizan los otros carriles si las circunstancias permiten elegir el que mejor convenga a nuestro destino o si no se abandona la glorieta en las primeras salidas o si se utiliza para cambiar el sentido, sin olvidar que **entre los 50 m y los 25 m** antes de la entrada era cuando debía el conductor elegir el carril que convenía a su destino.

Algunos se aferran a distinguir si la glorieta está en vía urbana o interurbana. Conviene advertir que las normas de circulación son claras (el vehículo circulará en todas las vías objeto de esta ley por la derecha) para vías interurbanas (art. 15 TRLTSV). No quiere decir que, en ellas, si existen y se puede, no se utilice el resto de los carriles (art 16.c TRLTSV).

Otros argumentan que las glorietas urbanas son más benevolentes, al permitir utilizar (art. 16.d) TRLTSV) el carril que mejor convenga a su destino, olvidando que en estas situaciones su destino final debe ser elegido cuando se sitúan encima de las flechas de selección, entre 50 y 25 m antes de la entrada y debemos mantenernos en esos carriles cuando entremos y dentro de la glorieta. Podremos circular siempre por el carril derecho, el izquierdo o el central, si existe, o adelantar vehículos por la izquierda o circular por la izquierda para facilitar la incorporación de quienes acceden, siempre manteniendo la idea de que, al abandonar la glorieta, salvo que esté señalizado, se hará desde el carril por el que entramos.

Vemos que en las redes sociales se preguntan y auto responden lo siguiente: ¿Dónde hay que situarse para efectuar un cambio de dirección a la derecha en una **vía circular de dos o más carriles** en el mismo sentido? Para abandonar la glorieta se efectúa un cambio de dirección a la derecha. Así, la norma es clara: el conductor advertirá su propósito y, salvo que la vía esté acondicionada o señalizada para realizarla de otra manera, se ceñirá todo lo posible al borde derecho de la calzada, si el cambio de dirección es a la derecha, y al izquierdo, si es a la izquierda y la calzada es de un solo sentido. En cualquier caso, la colocación del vehículo en el lugar adecuado se efectuará con la necesaria antelación y la maniobra en el menor espacio y tiempo posibles. Esta aplicación, estricta sin duda, pero necesaria para asegurar la maniobra, permite afirmar que no se debe abandonar la glorieta desde los carriles interiores, salvo que la señalización lo permita.

En algunos países para fomentar la utilización de los carriles interiores sólo se permite ir por el exterior si se va a abandonar la glorieta en las dos siguientes salidas.

Debemos tener en cuenta que las glorietas que observamos **en forma de hipódromo** o en las gigantes (>50 m) es mayor la velocidad de los vehículos que circulan por el anillo, lo que se traduce en mayor dificultad de encontrar

hueco para los conductores que quieren acceder a las mismas. Pero **no son glorietas** ni las de hipódromo, ni las partidas, ni las reguladas por semáforo, ni las de más de dos carriles y sólo en ellas es válido salir siempre por el carril situado más a la derecha (Véanse en la Norma 3.1-IC TRAZADO, en su apartado 10.6.1 los Nudos Viarios excluidos del concepto de Glorieta).

²²⁷⁷ Existe una tendencia a sustituir, en el habla y en los medios de comunicación, el término "glorieta" (galicismo) por el de "rotonda" (italianismo) acentuada por la aparición de las denominadas "turbo-rotondas" de origen holandés y que están empezando a salpicar la geografía española. La Unión Europea en sus Directivas también emplea el término "rotonda". En la América de habla hispana se usa más este último término, aunque en Colombia y México, por ejemplo, el Código de Tránsito se decanta por usar glorieta.

Técnicamente hablando, una rotonda puede ser una plaza circular donde no confluyan tramos de otras vías. Si está dentro de una glorieta, siendo ésta la intersección, rotonda es la isleta central que posibilita el establecimiento de los carriles formando un anillo.

²²⁷⁸ La Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras define la glorieta como "un tipo de intersección constituida por una calzada anular (generalmente circular) con sentido de circulación único y prioritario, en la que las conexiones o los accesos a las vías que concurren son interdependientes. La inserción, maniobra base del funcionamiento de las glorietas, es una forma especial de convergencia en la que un vehículo, a partir del reposo o a una velocidad muy baja, que pretende entrar en la calzada anular, debe esperar a que haya un hueco en una corriente de tráfico que circula a baja velocidad".

"No funcionan como glorietas, aunque tengan la apariencia de tales, algunos tipos frecuentes de nudo viario como los siguientes:

- Las glorietas cuyas entradas a la calzada anular están controladas por semáforos.
- Las glorietas en hipódromo, cuya calzada anular tiene una forma alargada que presenta dos lados opuestos rectos, sensiblemente paralelos.
- Las glorietas partidas, cuya isleta central es atravesada por una calzada que sirve a los movimientos de paso entre dos viales opuestos, las cuales conforman un itinerario prioritario.
- Las calzadas colectoras -distribuidoras anulares de sentido único y prioritario, de gran tamaño, que conectan diversas carreteras, viales, ramales o vías de servicio mediante una sucesión de intersecciones situadas sobre ellas (sus conexiones o accesos pueden ser considerados intersecciones en "T").

Sí funcionan como glorietas, por el contrario, las de reducido tamaño (mini-glorietas), y las glorietas dobles, cuya vía de unión es tan corta que cada una influye en el funcionamiento de la otra. No obstante, a las mini-glorietas dado su reducido diámetro interior (con frecuencia menor que cuatro metros (<4,00m)), no les serán aplicables todos los condicionantes establecidos en este apartado".

²²⁷⁹ Otra demostración de que al contrario de los que dice la exposición de motivos, no se ha actualizado y revisado el vocabulario utilizado, incluidas cuestiones gramaticales, ya que se refiere a una intersección y tendría que decir "caracterizada" y "los tramos que en ella confluyen".

rotatoria²²⁸⁰ alrededor de una isleta central²²⁸¹. No son glorietas propiamente dichas las denominadas glorietas partidas²²⁸² en las que dos tramos, generalmente opuestos, se conectan directamente a través de la isleta central, por lo que el tráfico pasa de uno a otro y no la rodea.²²⁸³

64. Paso a nivel²²⁸⁴: Cruce a la misma altura entre una vía y una línea de ferrocarril con plataforma independiente.

²²⁸⁰ La Audiencia Provincial de A Coruña, en Sentencia 121/2020, de 29 de abril, consideró como causa única eficiente de un siniestro en una glorieta la maniobra poco diligente realizada por el conductor del vehículo que circulaba por el carril interior de la glorieta y que, con la intención de abandonarla, procedió a desplazarse lateralmente hacia el carril exterior por el que transitaba correctamente y en sentido circular el automóvil del otro conductor afectado, interponiéndose en su normal trayectoria sin respetar su prioridad de paso (art. 30.2 TRLTSV). La Audiencia señala que constituye una conducta poco diligente, creadora de un riesgo adicional e innecesario, la circulación por el carril interior de una glorieta sin una causa especial que lo justifique, cuando lo normal y adecuado es hacerlo por el carril exterior, al que se accede directamente y que facilita la maniobra de salida sin peligro para los demás usuarios. Así, circular por el carril interior de la glorieta obliga a realizar un desplazamiento lateral que implica un cambio de carril para abandonarla.

Finalmente, la Sala concluye afirmando que, aun cuando la señalización horizontal de la glorieta y la línea discontinua existente en un punto determinado de la calzada permitan al vehículo que circula por su carril interior salir de la misma, atravesando el carril exterior, ello no exonera a su conductor de la obligación de respetar en su maniobra de desplazamiento lateral y ocupación del carril exterior, la preferencia de paso que, en todo caso, corresponde al vehículo que transita por él en sentido circular.

²²⁸¹ La Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero (BOE núm. 55, de 4 de marzo), por la que se aprueba la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras define a la glorieta como “un tipo de intersección constituida por una calzada anular (generalmente circular) con sentido de circulación único y prioritario, en la que las conexiones o los accesos a las vías que concurren son interdependientes”.

En las glorietas españolas la circulación a través de la calzada anular se realiza en sentido antihorario. La circulación en una glorieta se basa en la prioridad de paso de los vehículos que circulan por el anillo ante los que pretenden entrar en ella procedentes de los accesos.

²²⁸² Se podía diferenciar este tipo de glorietas denominándolas “rotondas partidas”. Una definición mejor sería: “Una rotonda partida es un tipo de intersección compuesta de una estructura vial de forma oval o circular cortada por una vía principal, en la que los vehículos que circulan por ella la atraviesan directamente, pudiendo acceder también a los tramos secundarios rodeándola parcialmente. El resto de los vehículos provenientes de los otros tramos pueden acceder a esa vía principal, así como continuar de frente, rodeándola también parcialmente. También está acondicionada para realizar el cambio de sentido”.

²²⁸³ El RGCir no desarrolla debidamente como deben estar preseñalizadas, a pesar de que en el Tomo I del Catálogo Oficial de señales de la circulación y marcas viales se indica la forma, colores y contenido de la señal S-200: “S-200. Preseñalización de glorieta. Indica las direcciones de las distintas salidas de la próxima glorieta. Si alguna inscripción figura sobre fondo azul, indica que la salida conduce hacia una autopista o autovía” y no prohíbe la existencia de semáforos tanto a la entrada como en su interior.

Sin embargo, la Orden FOM/534/2014, de 20 de marzo, por la que se aprueba la norma 8.1-IC señalización vertical de la Instrucción de Carreteras, en su apartado 4.6.5 señala:

“La presencia de una glorieta debe ser advertida en todos sus accesos, por medio de una señal P-4 situada a unos 200 m de la marca vial M-4.2 fuera de poblado, y a distancias menores en zona urbana o suburbana.

La preseñalización de los destinos a que conducen las salidas de la glorieta (al menos de los principales, especialmente de los que supongan continuidad de itinerario) **se hará por medio de carteles**. Si hubiera un carril segregado para girar a la derecha, tal circunstancia se indicará en el croquis”.

El cartel que figura en la norma 8.1-C coincide con la señal S-200 (Preseñalización de glorieta) del RGCir y debemos tener en cuenta que según el Anexo I RGCir, la Norma 8.1-IC señalización vertical de la Instrucción de Carreteras, forma parte del Catálogo Oficial de Señales.

²²⁸⁴ Las Directivas de la Unión Europea son un poco más precisas y lo denominan “paso ferroviario a nivel”. Como curiosidad conviene destacar que en Gibraltar hay un paso a nivel especial que no entraría en la definición española, ya que impide el paso cruzando la pista de aterrizaje cuando están aterrizando aviones y no existe ninguna vía de ferrocarril.

²²⁸⁵ (Vía).

²²⁸⁶ (Vía pública).

²²⁸⁷ (Vía de comunicación).

65. ²²⁸⁸ **Carretera**²²⁸⁹. Vía pública pavimentada²²⁹⁰ situada fuera de poblado²²⁹¹, salvo los tramos en travesía.

66. Autopista. Carretera especialmente proyectada, construida y señalizada como tal **para la exclusiva circulación de automóviles**²²⁹² y que tiene las siguientes características²²⁹³:

a) No tener acceso a la misma las propiedades colindantes.

²²⁸⁵ Es lamentable que no defina lo que es una vía. Al leer la legislación de tráfico se llega a la conclusión de que una vía urbana es el espacio existente entre edificios enfrentados y en la legislación de carreteras que éstas comprenden el espacio existente entre ambas aristas de la explanación.

²²⁸⁶ El Diccionario del Español Jurídico patrocinado por la Real Academia Española y el Consejo General del Poder Judicial la define como: "Infraestructura vial de dominio público y de uso común destinada, por disposición de la Administración, al libre tránsito de vehículos y personas".

²²⁸⁷ Tampoco está definida y aparece en la definición de autopista y autovía. Se supone que son vías urbanas, interurbanas, caminos, sendas, servidumbres de paso y vías de ferrocarril o tranvía, por lo que si se citan éstas no debería incluirse "vías de comunicación".

²²⁸⁸ La Ley de seguridad vial británica (Inglaterra y Gales) de 2008 define en su art. 21 «carretera» como: «cualquier carretera u otra vía a la que tenga acceso el público, incluidos los puentes por los que pasa una carretera». En la Ley de Carreteras (Escocia) de 1984, el art.192 de la ley define «carretera» como «cualquier vía (excepto las vías navegables) sobre la que exista un derecho de paso público (por cualquier medio) e incluye el arcén de la carretera, así como cualquier puente (ya sea permanente o temporal) por el que pase una carretera, o cualquier túnel por el que pase una carretera, y cualquier referencia a una carretera incluye cualquiera de sus partes». Es interesante como quieren destacar que los puentes forman parte de la carretera.

²²⁸⁹ Conviene hacer notar que España es el país de la UE con más carreteras, tal como se puede leer en <https://porqueres.com/fr/noticias/post/curiosit%C3%A9s-routes-transport/>

²²⁹⁰ Vemos que si está sin pavimentar no es una carretera, pasando a tener la consideración de camino, aunque este último término no está definido en este Anexo I.

En la Norma 3.1-IC TRAZADO, en sus definiciones considera que tanto camino agrícola como camino de servicio no tienen la consideración de carreteras y no son elementos funcionales de éstas.

Tenemos que acudir a la normativa autonómica para encontrar una definición clara de lo que es un camino. Así la Ley 9/1990, de 28 de diciembre, de Carreteras y Caminos de Castilla-La Mancha, considera caminos "las vías de dominio y uso público destinadas al servicio de explotaciones o instalaciones y no destinadas fundamentalmente al tráfico general de vehículos automóviles".

²²⁹¹ La Ley 37/2015 de Carreteras varía y mejora la definición: "Se consideran carreteras las vías de dominio y uso público proyectadas, construidas y señalizadas fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles".

²²⁹² Esta definición está prácticamente repetida en la Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de Carreteras. Y no es correcta, ya que el artículo 38.3 del RGCir permite la circulación excepcional de vehículos especiales o en régimen de transporte especial que exceden de las masas o dimensiones establecidas en el RGCir, bajo ciertas condiciones. A su vez, el artículo 71.2b) del RGCir permite circular por autopistas a vehículos especiales que trabajen en operaciones de limpieza, conservación, señalización o, en general, de reparación de vías. Hay que recordar que, en la definición de automóvil, se excluyen los vehículos especiales.

²²⁹³ Esta definición es limitada en su contenido. No exige, por ejemplo, que exista más de un carril en cada sentido. Así, en la ampliación del puente de Rande, que cruza la ría de Vigo, inaugurada el 30.12.2017, que incorporó un carril exterior a cada lado del puente, se observa que en esos carriles no se puede adelantar y, sin embargo, se sigue considerando que forman parte de la autopista.

- b) No cruzar a nivel ninguna otra²²⁹⁴ senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía, ni ser cruzada a nivel por senda²²⁹⁵, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna²²⁹⁶.
- c) Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación²²⁹⁷, separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinada a la circulación o, en casos excepcionales, por otros medios²²⁹⁸.

67. Autovía²²⁹⁹. Carretera especialmente proyectada, construida y señalizada como tal que tiene las siguientes características²³⁰⁰:

²²⁹⁴ No tiene sentido que incluya la palabra “otra” porque pareciera que una autopista es también una senda. En cualquier caso, no es necesaria y eso se ve porque en la siguiente oración la suprime.

²²⁹⁵ No está definida en este Anexo I.

²²⁹⁶ Cruzar y ser cruzado viene a ser lo mismo. Por ello bastaría que dijese: “No cruzar a nivel ninguna vía de comunicación, incluyendo líneas de ferrocarril y tranvía, o servidumbres de paso”. No sabemos porque añade “vía de comunicación”, si las ha enumerado antes prácticamente todas, excepto “camino”.

²²⁹⁷ Es curioso que no exija un mínimo de carriles en cada sentido de la marcha. La definición en el Codice della Strada italiano es mucho más completa ya que exige que tenga al menos dos. También exige que cuente con áreas de servicio enfrentadas y con zona de estacionamiento a las que se acceda por carriles de desaleración y se salga por carriles de aceleración.. También le exige que cuente con sistemas de asistencia al usuario durante todo el recorrido.

²²⁹⁸ La Directiva (UE) 2019/1936 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2019, por la que se modifica la directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, señala en su art. 2 dedicado a las definiciones:

bis) **«autopista»:** una carretera, especialmente concebida y construida para la circulación de vehículos motorizados, a la que no tienen acceso las propiedades colindantes y que cumple los siguientes criterios:

a) está dotada, salvo en puntos especiales o de modo temporal, de dos sentidos de circulación con calzadas distintas, separadas por una franja divisoria no destinada a la circulación o, excepcionalmente, por otros medios;

b) no presenta pasos a nivel con ninguna carretera, vía férrea o de tranvía, ni con ninguna vía para la circulación de bicicletas o peatones;

c) está señalizada específicamente como autopista;

1 ter) **«carretera principal»:** una carretera situada fuera de las zonas urbanas que conecta grandes ciudades o regiones y pertenece a la categoría más alta de carreteras por debajo de la categoría «autopista» en la clasificación nacional de carreteras en vigor el 26 de noviembre de 2019;

Esta Directiva supuso la modificación del RD 345/2011 sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado, mediante el RD 61/2022, pasando a considerar las autopistas dentro de la categoría de carreteras principales en su art. 1: “(...) **las autopistas y otras carreteras principales** (...)”.

Carretera principal quedó definida en el RD 345/2011 del siguiente modo en el art. 3: “1 bis. Autovía situada fuera de las zonas urbanas que conecta grandes ciudades o regiones”.

Sorprende que no se haya incorporado la definición de “carretera principal” al Anexo I TRLTSV. La Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, utiliza el término “carretera multicarril” en su art. 2.3.c) y tampoco figura el de “carretera principal”.

²²⁹⁹ Este término inicialmente utilizado en España se está empezando a usar en Iberoamérica. La Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de carreteras, simplifica esta definición, pero no la varía.

En Italia el equivalente es una “carretera principal extraurbana”.

Sorprende que tanto el TRLTSV como la Ley de Carreteras insistan en que tienen “acceso limitado” o “limitación de accesos” a y desde las propiedades colindantes en vez de señalar que “podrán tener acceso”. La indicación de que se trata de “acceso limitado” y no de “acceso directo” es que no se puede acceder directamente desde una propiedad, sino que desde esta se accede a otra vía y ésta la que va a desembocar en la autovía. En esos casos, si en la autovía no se permite la circulación de bicicletas, debiera señalarse esa circunstancia en el acceso. Eso no impide que en España sigan existiendo otras vías que la Norma 8.1-1C señalización vertical de la Instrucción de Carreteras (BOE núm. 83, de 5 de abril de 2014), califica como “carreteras de calzadas separadas” cuando no reúnen todas las condiciones exigidas a las autopistas y autovías y que, en la Ley de Carreteras de 2015, se denominan “carreteras multicarril”.

²³⁰⁰ La Directiva (UE) 2019/1936 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2019, por la que se modifica la directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, la define del siguiente modo: 1 ter. **“carretera principal”:** una carretera situada fuera de las zonas urbanas que conecta grandes ciudades o regiones y pertenece a la categoría más alta de carreteras por debajo de la categoría “autopista” en la clasificación nacional de carreteras en vigor el 26 de noviembre de 2019.»

- Tener acceso limitado a ella las propiedades colindantes.
- b) No cruzar a nivel²³⁰¹ ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía, ni ser cruzada a nivel por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna.
- c) Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinada a la circulación, o por otros medios.

²³⁰² (Vía de altas prestaciones – VAP).

68. Vía para automóviles²³⁰³: Vía reservada exclusivamente a la circulación de automóviles, con una sola calzada y con limitación total de accesos a las propiedades colindantes, y señalizada con las señales S-3 y S-4, respectivamente.

69. Carretera convencional. Carretera que no reúne las características propias de las autopistas, autovías y vías para automóviles²³⁰⁴.

²³⁰¹ Vemos que además de los pasos a nivel en los que siempre está presente una línea de ferrocarril, existen cruces a nivel en los que no es obligatorio esa presencia.

²³⁰² Estas vías no aparecen en la Ley de Carreteras, pero sí en la legislación autonómica como por ejemplo en Navarra. En esa Comunidad se las define del siguiente modo en el art. 6 de su ley de carreteras:

5. Carreteras de altas prestaciones son las que reúnen las siguientes características:

- a) Doble sentido de circulación en calzada única, pudiendo disponerse de elementos de separación para los dos sentidos del tráfico.
- b) Disponen de un porcentaje significativo de la longitud de su trazado con un tercer carril para facilitar el adelantamiento, pudiendo incorporar un cuarto carril para vehículos lentos en descensos pronunciados.
- c) Las intersecciones con otras carreteras serán, preferentemente, mediante enlaces a distinto nivel.
- d) Limitación parcial de accesos directos desde las propiedades colindantes.
- e) Sin vallado longitudinal, salvo en tramos específicos.

En Galicia nos encontramos con este tipo de vías titularidad de la Comunidad Autónoma, pero no aparecen en su ley de carreteras.

²³⁰³ El Decreto 1277/1969, de 26 de junio (BOE núm. 154, de 28 de junio), por el que se modifican diversos artículos del Código de la Circulación y se incluye en el mismo un nuevo capítulo regulando la circulación por autopista ya definía lo que era una “vía para automóviles” de una forma muy parecida a la actual. El Reglamento General de Circulación 1428/2003 recuperó la denominación “vía para automóviles” para sustituir a la de “vías rápidas” que figuraba en el RGCir de 1992 y la añadió al Anexo I de la Ley. Se hizo porque se pensó que el nombre “vías rápidas” inducía a una velocidad excesiva. Fue la asociación “Stop Accidentes” la que solicitó el cambio de denominación principalmente por los accidentes que estaban teniendo lugar en Galicia en esa época.

La Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras (BOE núm. 234, de 30 de setiembre) abandona el término “vía para automóviles” y lo sustituye por “carretera multicarril” dejando claramente indicado que es diferente de una “vía convencional”.

Así, el art. 2 de la Ley de Carreteras que se ocupa de las definiciones, señala: “3. Por sus características, las carreteras se clasifican en autopistas, autovías, carreteras multicarril y carreteras convencionales”.

Dado que la definición de carretera en este Anexo I incluye la exigencia de que esté pavimentada, una vía que no lo estuviese nunca tendría la consideración de carretera.

Aunque la Ley de Carreteras parece que sustituye el término de “vías para automóviles” y lo sustituye por “vías multicarril”, en la legislación de tráfico siguen existiendo las primeras y se siguen señalando como tales. Véase, por ejemplo, el Catálogo de Estradas de Galicia https://infraestructurasemobilidadexunta.gal/estradas/rede-autonomica/raega?langId=es_ESvatt

²³⁰⁴ El Real Decreto 1514/2018, de 28 de diciembre, (BOE núm. 314, de 29 de diciembre) por el que se modifica el Reglamento General de Circulación rebajó a 90 km/h la velocidad máxima en carreteras convencionales para turismos, motocicletas, autocaravanas hasta 3.500 MMA y pick-ups a 90 km/h, pero dejó abierta la posibilidad de que el titular de la vía pudiese autorizar a circular a 100 km/h si existe separación física entre los dos sentidos de circulación, aunque, en estas últimas vías, no incluyó a las pick-ups. Lamentablemente el término “separación física” produce inseguridad jurídica ya que existen vías convencionales cuyos sentidos de circulación están separados por hitos cilíndricos y queda la duda de si esas vías podrían señalizarse a 100 km/h. Además, la reforma no suprimió las vías para automóviles, aunque al excluirlas de la regulación sobre la velocidad, obliga a que el titular las clasifique como carreteras convencionales o permita circular en ellas a 100 km/h cuando tengan los

²³⁰⁵ (Carreteras multicarril).

70. Poblado. Espacio que comprende edificios²³⁰⁶ y en cuyas vías de entrada y de salida están colocadas, respectivamente, las señales de entrada a poblado y de salida de poblado²³⁰⁷.

sentidos de circulación separados físicamente. En la Ley de Carreteras han desaparecido las vías para automóviles.

En cualquier caso, es notable la falta de sincronización en dos leyes aprobadas al mismo tiempo, la de Seguridad Vial y la de Carreteras, ya que la primera clasifica como convencionales especiales a las carreteras que la segunda denomina multicarriles.

²³⁰⁵ El Art. 2 de la Ley 37/2015, de Carreteras, las define como las que, sin ser autopistas o autovías, tienen al menos dos carriles destinados a la circulación para cada sentido, con separación o delimitación de los mismos, pudiendo tener accesos o cruces a nivel.

²³⁰⁶ La definición se queda un poco corta. El diccionario de la RAE señala que población es un conjunto de edificios y espacios.

²³⁰⁷ El art. 21.3 del TRLTSFV dispone:

“Se establecerá también reglamentariamente un límite máximo, con carácter general, para la velocidad autorizada en las vías urbanas y en travesías. Este límite podrá ser rebajado en las travesías especialmente peligrosas, por acuerdo de la autoridad municipal con el titular de la vía, y en las vías urbanas, por decisión del órgano competente de la corporación municipal”.

El Reglamento General de Circulación es el reglamento que va a cumplir con dispuesto en la Ley y lo hace en el art. 50 que se ocupa de los límites de velocidad en vías urbanas y travesías:

“1. El límite genérico de velocidad en vías urbanas será de:

- a) 20 km/h en vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera.
- b) 30 km/h en vías de un único carril por sentido de circulación.
- c) 50 km/h en vías de dos o más carriles por sentido de circulación.

A estos efectos, los carriles reservados para la circulación de determinados usuarios o uso exclusivo de transporte público no serán contabilizados.

2. Las velocidades genéricas establecidas podrán ser rebajadas previa señalización específica, por la Autoridad municipal.

3. Excepcionalmente, la Autoridad Municipal podrá aumentar la velocidad en vías de un único carril por sentido hasta una velocidad máxima de 50 km/h, previa señalización específica (esta excepción no está contemplada en la Ley).

4. En las vías urbanas a las que se refiere el apartado 1 c) y en travesías, los vehículos que transporten mercancías peligrosas circularán como máximo a 40 km/h.

5. El límite genérico de velocidad en travesías es de 50 km/h para todo tipo de vehículos. Este límite podrá ser rebajado por acuerdo de la Autoridad Municipal con el titular de la vía, previa señalización específica.

6. El límite genérico de velocidad en autopistas y autovías que transcurren dentro de poblado será de 80 km/h, no obstante, podrá ser ampliados por acuerdo de la Autoridad Municipal y el titular de la vía, previa señalización específica, sin rebasar en ningún caso los límites genéricos establecidos para dichas vías fuera de poblado”.

Aunque la Ley señala que sólo habrá un límite máximo general en ciudades y travesías, el RGCir establece, en realidad, 3 límites.

En cualquier caso, antes de la señal de entrada en poblado deben ir señalizándose velocidades inferiores a la genérica de una carretera convencional, es decir, antes de los límites genéricos en poblado debiera haber, al menos, a distancia conveniente una señal que redujese la velocidad de una carretera convencional de 90 a 70 km/h.

Aunque ya vimos que el RGCir permite que excepcionalmente la autoridad municipal pueda aumentar la velocidad a 50 km/h en vías de un carril por sentido. El 17.06.2021 los medios se hacían eco de que Málaga, Ponferrada y San Sebastián se habían acogido a la excepción contemplada en el RGCir y habían aumentado la velocidad en algunas vías de un carril por sentido. Los motivos para hacerlo era que se ralentizaba el tráfico, favorecía las averías y aumentaba la contaminación al circular los vehículos en un rango de revoluciones inferior al que fueron diseñados.

Por su parte el art. 145 RGCir indica: “3. Las señales de reglamentación (las señales de velocidad máxima lo son) colocadas al lado o en la vertical de una señal que indique el nombre del poblado significan que la reglamentación se aplica a todo el poblado, excepto si en éste se indicara otra reglamentación distinta mediante otras señales en **ciertos tramos de la vía**”. Con lo que esta redacción deja mucho que desear, ya que cita vía en singular cuando lo normal es que en cada localidad haya más de una vía. Por ello debería decir “salvo en aquellas vías en que rija una velocidad distinta u otra señal de reglamentación”).

71. Travesía²³⁰⁸. Tramo de carretera que discurre por poblado. No tendrán la consideración de travesías²³⁰⁹ aquellos tramos que dispongan de una alternativa viaria o variante a la cual tiene acceso²³¹⁰.

72. Vía interurbana. Vía pública situada fuera de poblado.

73. Vía urbana. Vía pública situada dentro de poblado²³¹¹, excepto las travesías.

Si la señal de reglamentación estuviese antes o después de la indicación del poblado no se aplicaría en toda la localidad sino desde la vertical hasta que nos encontremos una señal de fin de prohibiciones, una señal diferente de velocidad máxima, una señal de fin de velocidad máxima o si está colocada en una vía sin prioridad, cuando salga de la intersección de la vía con prioridad.

²³⁰⁸ Esta redacción considera por igual a todos los poblados y debemos tener en cuenta que en las Comunidades de población dispersa, como sucede en el norte de España podemos encontrar la señal de poblado y tardar en ver un conjunto de casas. Eso hace que la velocidad exigida en travesías no sea creíble para el conductor ya que éste no entiende porque debe ir a 50 km/h en lugares donde no se ven viviendas. El Código de Circulación de 1934, en su primera redacción definía "Travesía" como "Parte de vía interurbana comprendida dentro del casco de una población", es decir, exigía que la travesía atravesase el casco de una población, sin tener en cuenta los espacios deshabitados.

²³⁰⁹ En este caso pasaría a tener la consideración de vía urbana.

²³¹⁰ El artículo 46) de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras (BOE núm. 234, de 30 de septiembre), así como el artículo 122.2) del Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras (BOE núm. 228, de 23 de septiembre), definen la travesía como "... la parte de carretera en la que existan edificaciones consolidadas al menos en las dos terceras partes de su longitud de ambas márgenes y un entramado de calles conectadas con aquéllas en al menos una de sus márgenes.

En las travesías de carreteras del Estado corresponde al Ministerio de Fomento (desde enero de 2020 pasa a denominarse "Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana"), previo informe del ayuntamiento correspondiente, el otorgamiento de autorizaciones relativas a la propia carretera o a los terrenos y edificaciones colindantes cuando se afecte a los elementos de la carretera o a la zona de dominio público. En caso de que la travesía no estuviera incluida dentro de alguno de los tramos urbanos definidos en el artículo 47, el otorgamiento de autorizaciones en las restantes zonas de protección de la carretera corresponderá asimismo al Ministerio de Fomento (desde enero de 2020 pasa a denominarse "Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana"), previo informe del ayuntamiento correspondiente. El silencio administrativo respecto a las solicitudes de autorización indicadas tendrá siempre carácter negativo. Se consideran colindantes los terrenos y edificaciones que sean contiguos a la arista exterior de explanación.

Donde haya aceras, isletas, jardines o medianas contiguas a la plataforma, con interposición o no de vías de servicio de titularidad estatal, esa consideración se referirá a los situados como máximo a 2 metros de distancia desde el borde exterior de la plataforma, o al borde de la acera más alejado de la carretera si su distancia al bordillo es menor de 2 metros".

²³¹¹ El 06.04.2022 la Voz de Galicia se hace eco de una sentencia de juzgado de lo penal núm. 1 de A Coruña en la que se destaca que "para conferirle la consideración de vía urbana no basta con el mero cartel informativo si, a continuación, se observa que no solo no aparecen edificios, ni calles que confluyeran con la carretera, sino que se aprecia en la misma una vía recta con varios carriles, la existencia de una mediana permanente, configuración física más propia de una autovía donde la velocidad máxima permitida es muy superior a la de una vía urbana y, por tanto, impropia de los límites de velocidad más reducidos que se han aplicado. Para su señoría, "atribuir a una carretera con dichas peculiaridades el calificativo de vía urbana, aunque administrativamente le corresponda, no estaría en consonancia con la configuración material de la misma y (no procedería) castigar penalmente el exceso de velocidad con arreglo a lo dispuesto en el art. 379.1 CP. Asimismo en la sentencia se insiste en que ese tramo en el que el conductor absuelto circulaba a una velocidad de 110 km/h no hay edificios colindantes ni tampoco en los alrededores, pero es que tampoco ha quedado probado un elemento fundamental para considerar que se trata de un tramo urbano como son las señales de entrada a poblado y salida de poblado. Este requisito está expresamente previsto en la Ley. Por todo ello el conductor que había sido denunciado penalmente por circular a 110 km/h en un tramo limitado a 40 ha de ser absuelto. Porque por lo visto en las actuaciones, no se puede determinar si viajaba por una zona viaria urbana o interurbana. Es más, en el supuesto de que lo hiciera por esta última clase de carretera, la velocidad a la que iba no rebasaba los límites penales, al no superar en 80 km/h el límite legalmente establecido".

74. Vía ciclista²³¹²: Vía específicamente acondicionada para el tráfico de ciclos²³¹³, con la señalización horizontal y vertical correspondiente, y cuyo ancho²³¹⁴ permite el paso seguro de estos vehículos.

75. Carril-bici. Vía ciclista²³¹⁵ que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido²³¹⁶.

76. Carril-bici protegido. Carril-bici provisto de elementos laterales que lo separan físicamente del resto de la calzada, así como de la acera.

²³¹² La Ley 19/2001, de 19 de diciembre, de reforma del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo (derogado), fue la que añadió en el Anexo I los términos relacionados con las vías ciclistas.

La Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados, señala en su art. 38: "El espacio reservado al tránsito de bicicletas y, en su caso, vehículos de movilidad personal, tendrá su propio trazado en los espacios públicos urbanizados, el cual estará debidamente señalizado y diferenciado de las zonas de uso peatonal. Su trazado respetará el itinerario peatonal en todos sus puntos de cruce".

²³¹³ Las señales S-64 a y b (Tomo I del Catálogo Oficial de Señales) indican que se trata de un carril bici o una vía ciclista adosada a la calzada y que **"sólo pueden ser utilizados por ciclos"**, es decir no pueden circular otros tipos de vehículos incluidos los VMP, ya que al estar dotados de motor no pueden ser ciclos; y en cuanto a los ciclos de motor y los triciclos de motor, al haber adquirido estos últimos la condición de vehículos de motor por el Reglamento UE 168/2013, en vigor en España desde el 01.01.2016.

²³¹⁴ La Norma 3.1-IC señala en su apartado 1.2: "En casos especiales no contemplados en la presente Norma, el proyectista podrá acudir a las guías y a los textos publicados por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, a otros textos técnicos, o a la realización de estudios específicos".

Para conocer sus características se debe acudir a la **"Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista"**, con el objetivo de convertirse en un manual de referencia para aquellas Administraciones públicas que acometan, en el ámbito de sus competencias, la planificación, construcción y mantenimiento de estas infraestructuras. En la redacción de este documento han colaborado la Dirección General de Tráfico y la Federación Española de Municipios y Provincias.

²³¹⁵ No deberían mezclarse conceptos como carril, vía y calzada, ya que si es un carril no es una vía y si este carril está adosado a la calzada es que no forma parte de ella. Hubiera sido mucho mejor que dijese: "Carril que discurre normalmente por la parte derecha de la calzada, con uno o dos sentidos de circulación, destinado al uso por ciclistas".

²³¹⁶ Es muy interesante la publicación: **"Manual de Diseño para el tráfico de bicicletas"**. Se puede consultar en: <https://drive.google.com/file/d/0B8rDV5P34PbLbIJN2FJVzRTZDQ/view>

La Norma 8.1-IC Señalización Vertical, de la Instrucción de Carreteras, que según el Anexo I RGCir forma parte del Catálogo Oficial de señales de circulación, señala que en un carril bici "se señalizará su entrada mediante señales R-407a) que se repetirán en cada intersección del carril bici con aquellos puntos donde pudieran acceder vehículos a él. En las entradas también deben disponerse las señales de prohibición de circulación que correspondan".

La norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras, establece en su apartado 8.15 dedicado a las vías adyacentes a carreteras, que una vía ciclista es "aquella específicamente acondicionada para el tráfico de ciclos, con la señalización horizontal y vertical correspondiente y con un ancho que permita el paso de estos vehículos. La vía ciclista no tendrá la consideración de carretera".

En los tramos interurbanos de una carretera, cualquier vía ciclista que discurra paralela o próxima a dicha carretera deberá estar segregada de la misma. Se utilizará una pista-bici, que es la vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con un trazado independiente de la carretera".

Se ha observado que pintar un carril-bici en el lateral de una calzada, sin separación física con el resto de la misma provoca peligrosas aproximaciones de los vehículos a los ciclos poniendo en riesgo su seguridad.

A veces se refuerzan los arcenes y se pintan de otro color y se les llama carril-bici. El 03.07.2019 se inauguró en la carretera LP-3322 que une las poblaciones de Bellcaire d'Urgell y Linyola (Lleida), un carril-bici que consistía simplemente en el refuerzo de los arcenes y su pintado de color verde. Ante las protestas en las redes sociales las autoridades reconocieron que no se trataba de un carril-bici (<http://www.iberobike.com/el-arcen-que-pintaron-de-carril-bici-y-no-colo-twitter/>).

77. Acera-bici²³¹⁷. Vía ciclista señalizada sobre la acera.

78. Pista-bici²³¹⁸. Vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado independiente de las carreteras.

79. Senda ciclable²³¹⁹. Vía para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado, y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques.

²³²⁰ (Normativa sobre vías ciclistas en la legislación de carreteras).

²³¹⁷ Aquí nos encontramos de nuevo con la mezcla de términos “acera” y “vía” y debía haberse evitado. Los ayuntamientos deben tener en cuenta la Orden TMA/851/2021, ya que regula las **dimensiones mínimas de las aceras para que sean consideradas parte de un itinerario peatonal accesible...** antes de decidirse a pintar un carril bici.

En 2014 en Zaragoza, entró en vigor una sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Aragón (TSJA), de 23.09.2013 prohibiendo la circulación en bici por aceras y zonas peatonales. Fue ratificada ese mismo año por el Tribunal Supremo basándose en las definiciones de acera y zona peatonal que figuran en este Anexo I del TRLTSV.

No existe en el Reglamento General de Circulación una señal específica de acera-bici.

²³¹⁸ No existe en el Reglamento General de Circulación una señal específica de pista-bici.

²³¹⁹ Esta definición no se ajusta a lo expresado por el DLE ya que, según éste, una senda es un camino “abierto principalmente por el tránsito de peatones y del ganado menor”, es decir, no fue abierto por las autoridades, sino que se abrió de forma natural a través de su uso. En cualquier caso, debiera llamarse senda ciclopeatonal para dar a entender que en ella conviven peatones y ciclos. En Iberoamérica se utiliza también el término “bicisenda” o “ciclosenda”. Es conveniente tener en cuenta que no se trata de una “vía ciclista”.

²³²⁰ En el art. 8.15) de la Instrucción de Carreteras Norma 3.1-IC del Ministerio de Fomento, del 19 de febrero de 2016, sólo se hace referencia a las vías ciclistas adyacentes a carreteras y, por tanto, no a las aceras-bici, ni a las sendas ciclables que discurren por parques y jardines.

Este artículo establece que en los tramos interurbanos de una carretera: “cualquier vía ciclista que discurra paralela o próxima a dicha carretera deberá estar segregada de la misma. Se utilizará una pista – bici, que es la vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con un trazado independiente de la carretera.

Si no fuera posible segregar las vías ciclistas mediante el uso de la pista – bici, podrán adosarse dichas vías a la plataforma, con las siguientes condiciones:

- En tramos periurbanos y urbanos de cualquier clase de carretera se diseñará un carril – bici protegido, que es la vía ciclista con elementos laterales que la separan físicamente de la plataforma de la carretera. La franja lateral que, actuando como berma, sirva de separación física entre la plataforma de la carretera y el carril – bici protegido tendrá un ancho mayor o igual que un metro y cincuenta centímetros ($\geq 1,50$ m).
- En tramos urbanos de carreteras convencionales y multicarril con velocidad de proyecto (V_p) menor o igual que cincuenta kilómetros por hora (≤ 50 km/h) y, si no fuese posible la implantación del carril – bici protegido, excepcionalmente y con la debida justificación se podrá diseñar un carril – bici, que es la vía ciclista que discurre adosada a la plataforma de la carretera. El ancho mínimo de separación entre la plataforma de la carretera y el carril – bici será un metro ($\geq 1,00$ m).

Además del sistema de contención de vehículos, el carril – bici protegido dispondrá, al menos, de un cerramiento situado entre la carretera y el carril – bici.

En ningún caso la ejecución de una vía ciclista adosada a la carretera supondrá la disminución del ancho del arcén de la carretera.

No se ubicarán vías ciclistas ocupando los arcenes de las carreteras”.

Las condiciones que deberán cumplir las intersecciones de las vías ciclistas con las carreteras se recogen en el epígrafe 10.5.4 de la misma normativa, que nos dice:

“Las vías ciclistas no podrán tener intersecciones con autopistas, autovías ni con sus ramales de enlace y vías colectoras – distribuidoras. Tampoco podrán intersectar con las carreteras multicarril (excepto en intersecciones reguladas por semáforos). En las intersecciones con carreteras convencionales las vías ciclistas no tendrán prioridad de paso.

En su proyección se deberán cumplir las siguientes condiciones:

- Existencia de visibilidades de parada y cruce recíprocas.
- Recorrido mínimo de los ciclistas en el trazado en planta de la intersección.”

80. Detención²³²¹. Inmovilización de un vehículo por emergencia, por necesidades de la circulación o para cumplir algún precepto reglamentario.

81. Parada²³²²: Inmovilización de un vehículo²³²³ durante un tiempo inferior a dos²³²⁴ minutos, sin que el conductor pueda abandonarlo²³²⁵.

82. Estacionamiento²³²⁶: Inmovilización de un vehículo que no se encuentra en situación de detención o parada.

²³²¹ Debería incluir la detención con motivo de un control de tráfico o por obras en la vía. En algunos países se recomienda al conductor que deje el suficiente espacio que le permita ver completamente los neumáticos traseros del vehículo que tiene adelante y que si la detención es en una pendiente está atento ante la posibilidad de que el vehículo detenido delante se pueda deslizar hacia atrás. También en otros países, como es el caso de Argentina, se establece que el conductor no puede abandonar el vehículo durante la detención. Sin embargo, si se produjese un accidente múltiple o un bloqueo, por ejemplo, por nieve y estuviese el tráfico detenido mucho tiempo, es difícil impedir que una persona quiera salir del vehículo.

²³²² El Decreto de 22.07.1958 (BOE núm. 223, de 17 de setiembre) añadía otro significado: "Designa también el lugar donde se detienen regularmente los vehículos de servicio público para tomar y dejar viajeros". La parada de autobús está explicada, en el RGCir, al definir la señal S-19, aunque de forma mucho más escueta. Se utilizan los términos "parada de taxis", "parada de transporte público" o "parada discrecional" pero, en todos estos casos, nunca hay una limitación de tiempo de dos minutos.

²³²³ El Decreto 1277/1969; de 26 de junio, por el que se modifican diversos artículos del Código de la Circulación tenía una definición de "parada" mucho más amplia: «Parada» es la inmovilización de un vehículo durante el tiempo necesario para tomar o dejar personas, o cargar o descargar cosas, sin más duración que la absolutamente imprescindible para su objeto. Este término designa también el lugar donde se detienen regularmente los vehículos de servicio público para tomar o dejar viajeros. No se considera como parada la detención accidental o momentánea de un vehículo por necesidades de circulación o por cumplir algún requisito reglamentario.»

²³²⁴ Tenía que indicar "salvo las excepciones reglamentarias" o "excepto las grúas de auxilio durante las operaciones de retirada de vehículos", excepción contemplada en el apartado 3 del artículo 38 de la Ley. También el artículo 46.1.e) habla de "autobús en situación de parada" y eso puede producir confusión ya que puede permanecer más de dos minutos en la parada. Debiera indicar, en este caso: "mientras suban o bajen pasajeros o permanezca con el motor encendido".

La Orden del Ministerio de Gobernación de 15 de junio de 1965 sobre la adopción de medidas respecto a los vehículos que se encuentren abandonados o estacionados en las vías públicas (BOE núm. 148, de 22 de junio) no era tan estricta con el período máximo de dos minutos ya que indicaba: "la parada de toda clase de vehículos durará el tiempo absolutamente imprescindible para realizar la finalidad que la motive, sin exceder de dos minutos, salvo que con ella no se perturbe gravemente la circulación".

²³²⁵ De su redacción literal se deduce que no puede bajar del mismo, tal como también se establece en el art. 97.3f) RGCir donde indica: "Si por necesidades de la circulación un vehículo queda inmovilizado en el interior de un túnel o paso inferior, el conductor y los pasajeros **no deben abandonar** el vehículo".

Si se quiere interpretar que "no abandonar" es no perderlo de vista también es poco claro que no diga una distancia de alejamiento límite del vehículo o, al menos indicar que no debe perderlo de vista en ningún momento. En las autoescuelas se enseña que el conductor debe permanecer dentro o al lado del vehículo para poder retirarlo si es requerido para ello.

Ordenanzas municipales como la de Barcelona indican que se considera parada la inmovilización breve del vehículo para recoger o dejar personas o cargar y descargar objetos. El conductor tiene que permanecer dentro del vehículo o junto a él para poder retirarlo cuando le sea requerido.

Un precepto tan importante debiera tener, al menos, las mismas aclaraciones que figuran en la Instrucción 16 TV/89 sobre estacionamiento asistido de vehículos de motor, donde se detalla que la distancia entre el conductor y el vehículo será inferior a 4 m. En este caso, la persona que maneja el mando a distancia sigue siendo el conductor y esto tiene importancia a efectos de seguro y de estadísticas de accidente.

También debería indicar que el conductor tiene que desplazar el vehículo de forma inmediata.

El Código de la Circulación alemán señala que quien se baja del vehículo o está parado más de tres minutos pasa de la conducción de "parado" a "estacionado".

²³²⁶ Si el conductor "abandona" más de 2 minutos el vehículo pasaría a ser "estacionamiento". En algunos países como Noruega, aclaran que sigue siendo estacionamiento, aunque el conductor no abandone el vehículo.

ANEXO II ²³²⁷

Infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos ²³²⁸

El titular de un permiso o licencia de conducción que sea sancionado en firme en vía administrativa por la comisión de alguna de las infracciones que a continuación se relacionan, perderá el número de puntos que, para cada una de ellas, se señalan a continuación:

Puntos ²³²⁹

1. Conducir con una tasa de alcohol superior a la reglamentariamente establecida:	
Valores mg/l aire espirado, más de 0,50 (profesionales y titulares de permisos de conducción con menos de dos años de antigüedad más de 0,30 mg/l)	6
Valores mg/l aire espirado, superior a 0,25 hasta 0,50 (profesionales y titulares de permisos de conducción con menos de dos años de antigüedad más de 0,15 hasta 0,30 mg/l)	4
2. Conducir con presencia de drogas en el organismo	6
3. Incumplir la obligación de someterse a las pruebas de detección de alcohol o de la presencia de drogas en el organismo	6
4. Conducir de forma temeraria, circular en sentido contrario al establecido o participar en carreras o competiciones no autorizadas	6
5. Conducir vehículos que tengan instalados inhibidores de radares o cinemómetros o cualesquiera otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico	6
6. El exceso en más del 50 por ciento en los tiempos de conducción o la minoración en más del 50 por ciento en los tiempos de descanso establecidos en la legislación sobre transporte terrestre	6
7. La participación o colaboración necesaria de los conductores en la colocación o puesta en funcionamiento de elementos que alteren el normal funcionamiento del uso del tacógrafo o del limitador de velocidad.	6
8. Utilizar, sujetando con la mano, dispositivos de telefonía móvil mientras se conduce.	6

²³²⁷ Los puntos pierden su función cuando un conductor no es parado después de cometer una infracción y por ello los agentes no identifican al conductor ya que si éste tiene una buena posición económica y poca ética puede pagar la sanción por no identificar al conductor y no pierde puntos.

²³²⁸ Todavía sigue habiendo ayuntamientos que no detraen puntos en las infracciones de tráfico lo que implica que no se está aplicando la ley, perjudicando a unos conductores frente a otros.

²³²⁹ En otros lugares como sucede, por ejemplo, en Nueva York, se retiran puntos por abandonar el lugar estando involucrado en una colisión con daños materiales o por no detenerse ante la presencia de un autobús escolar.

9. Arrojar ²³³⁰ a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios o accidentes.	6
10. Incumplir las disposiciones legales sobre preferencia de paso, y la obligación de detenerse en la señal de stop, ceda el paso y en los semáforos con luz roja encendida	4
11. Incumplir las disposiciones legales sobre adelantamiento poniendo en peligro o entorpeciendo a quienes circulen en sentido contrario y adelantar en lugares o circunstancias de visibilidad reducida	4
12. Adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas o sin dejar la separación mínima de 1,5 metros.	6
13. No respetar las señales o las órdenes de la autoridad encargada de la regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico, o de sus agentes.	4
14. No mantener la distancia de seguridad con el vehículo que le precede.	4
15. No hacer uso, o no hacerlo de forma adecuada, del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco y demás elementos de protección obligatorios.	4
16. Conducir un vehículo con un permiso o licencia de conducción que no le habilite para ello.	4
17. Conducir un vehículo teniendo suspendida la autorización administrativa para conducir o teniendo prohibido el uso del vehículo que se conduce.	4
18. Realizar la maniobra de marcha atrás en autopistas y autovías.	4
19. Efectuar el cambio de sentido incumpliendo las disposiciones recogidas en esta Ley y en los términos establecidos reglamentariamente.	3
20. Conducir utilizando cualquier tipo de casco de audio o auricular conectado a aparatos receptores o reproductores de sonido u otros dispositivos que disminuyan la atención permanente a la conducción, o manteniendo ajustado entre el casco y la cabeza del usuario dispositivos de telefonía móvil mientras se conduce, o utilizando manualmente navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación, así como dispositivos de telefonía móvil ²³³¹ en condiciones distintas a las previstas en el ordinal 8.	3

²³³⁰ Este término excluye de la retirada de puntos a la infracción muy grave contemplada en el art. 77 b): "Circular con un vehículo cuya carga ha caído a la vía, por su mal acondicionamiento, creando grave peligro para el resto de los usuarios" ya que la carga se ha caído y por ello no ha sido arrojada.

²³³¹ Vemos que cuando no se sujeta con la mano (ordinal 8) porque, por ejemplo, está apoyado en un soporte situado en el salpicadero y se pulsa sobre él para marcar un número o recibir una llamada, los puntos se reducen de 6 a 3.

21. Conducir vehículos que lleven²³³² mecanismos de detección de radares o cinemómetros.

3

La detracción de puntos por exceso de velocidad se producirá de acuerdo con lo establecido en el anexo IV²³³³.

EXCESO DE VELOCIDAD

2 – 4 - 6

ANEXO III

Cursos de sensibilización y reeducación vial²³³⁴.

La duración, el contenido y los requisitos de los cursos de sensibilización y reeducación vial serán los que se establezcan por orden del Ministro del Interior²³³⁵.

1. Objeto. Los cursos de sensibilización y reeducación vial tendrán por objeto concienciar a los conductores sobre su responsabilidad como infractores y las consecuencias derivadas de su comportamiento, en especial respecto a los accidentes de tráfico, así como reeducarlos en el respeto a los valores esenciales en el ámbito de la seguridad vial como son el aprecio a la vida propia y ajena, y en el cumplimiento de las normas que regulan la circulación.

La realización de estos cursos tendrá como objetivo final modificar la actitud²³³⁶ en la circulación vial de los conductores sancionados por la comisión de infracciones graves y muy graves que lleven aparejada la pérdida de puntos.

En Estados Unidos se considera especialmente grave escribir mensajes de texto mientras se conduce y así, por ejemplo, en Florida se añaden 3 puntos adicionales cuando se escriben en una zona escolar y si el hecho de escribir produce una colisión entonces son seis los puntos que se añaden.

²³³² Vemos que no es necesario que se utilicen, es suficiente con que se lleven.

²³³³ Será de 2 a 6 puntos de acuerdo con el exceso cometido.

²³³⁴ Incorporado por la Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regulan el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modificó el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (BOE núm. 172, de 20 de julio).

²³³⁵ Orden INT/914/2024, de 2 de septiembre, por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción (BOE núm. 214, de 4 de septiembre). Ver artículo 71 de esta Ley. Debemos tener en cuenta asimismo lo dispuesto en el preámbulo de dicha orden ministerial, así como en su disposición adicional única, que dispone: "De conformidad con lo previsto en la disposición adicional segunda del texto refundido de la Ley sobre el Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, serán las encargadas, en su ámbito territorial, de determinar el modo de impartir los cursos de sensibilización y reeducación vial, de acuerdo con la duración, el contenido y los requisitos previstos en la presente orden".

²³³⁶ En este cambio de actitud desempeñan un papel fundamental las personas con discapacidades como consecuencia de siniestros viales que dan charlas a los alumnos y cuentan sus experiencias, así como escuchar a los familiares directos de fallecidos. Ver personas reales con problemas reales hace que el mensaje llegue con mucha más profundidad a los asistentes y les ayuda a recapacitar sobre su conducta.

Los participantes en el curso tienen que ser conscientes que un accidente puede arrasar la vida de una persona y afectar a la familia y a sus amistades. Si creemos que la vida se apoya en cuatro pilares: salud, familia, trabajo-ingresos y ocio-amistades, vemos que además de las secuelas físicas, un accidente acaba impactando, poco a poco, a los otros pilares: los amigos se alejan, simplemente porque es más difícil tener la oportunidad de encontrarse con ellos, el ocio se ve dificultado y muchas veces se siente la impotencia de no poder jugar lo

2. Clases de cursos. Se podrán realizar **dos clases de cursos**:

a) Los cursos de sensibilización y reeducación vial para aquellos conductores que hayan perdido una parte del crédito inicial de puntos asignados. La superación con aprovechamiento de estos cursos les permitirá recuperar hasta un máximo de seis puntos, siempre que se cumplan los requisitos establecidos en esta ley. Su duración máxima será de **quince horas**.²³³⁷

b) Los cursos de sensibilización y reeducación vial para aquellos conductores que pretendan obtener de nuevo el permiso o la licencia de conducción tras haber perdido la totalidad de los puntos asignados. La superación con aprovechamiento de estos cursos será un requisito previo para que el titular de la autorización pueda obtenerla de nuevo, siempre que cumpla los requisitos establecidos en esta ley. Su duración máxima será de **treinta horas**.²³³⁸

3. Contenido de los cursos. El contenido de los cursos de sensibilización y reeducación vial versará, principalmente, sobre aquellas materias relacionadas con los accidentes de tráfico, sus causas, consecuencias y los comportamientos adecuados para evitarlos.

4. Centros de reeducación vial. Los centros que vayan a gestionar estos cursos se contratarán de acuerdo con lo establecido en la legislación de contratos del sector público.

Cuadro a aplicar sobre, infracciones, sanciones y detracción de puntos²³³⁹

Conductores con tasa de referencia de 0,15 mg/l aire espirado		
Valor arrojado por etilómetro (mg/l aire espirado)	Sanción	Puntos a detraer
Hasta 0,18	No procede denuncia	-
Entre 0,19 y 0,30	500 euros (1)	4
Más de 0,30	1000 euros	6

suficiente con los hijos, se puede perder el trabajo y disminuir los ingresos y siempre con el temor de que acabe afectando a la convivencia familiar.

²³³⁷ Actualmente son de 12 horas.

²³³⁸ Actualmente son de 24 horas.

²³³⁹ Instrucción de la DGT 14/S - 134, de 9 de julio de 2014 sobre denuncia, sanción y detracción de puntos en infracciones de alcohol

Hay que recordar que eso es si presenta síntomas) dado que para el Código Penal **siempre hay delito si se conduce con síntomas**: art.379.2 ".../... condujere un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de./...". La Audiencia Provincial de Palencia, en Sentencia 4/2021 estimó que para sustentar la tipicidad es necesario exigir en el inciso segundo del art. 379 CP la influencia del alcohol en la conducción, no bastando el mero dato del etilómetro o la analítica sanguínea.

Conductores con tasa de referencia de 0,25 mg/l aire espirado		
Valor arrojado por etilómetro (mg/l aire espirado)	Sanción	Puntos a detraer
Hasta 0,28	No procede denuncia	-
Entre 0,29 y 0,50	500 euros (1)	4
Más de 0,50	1000 euros	6

(1) Los conductores que sean sancionados por cometer, a partir de la entrada en vigor de la ley, una infracción al artículo 20 del Reglamento General de Circulación, en caso de volver a ser denunciados por este mismo precepto en el plazo de 1 año, serán sancionados con multa de 1.000 euros

ANEXO IV²³⁴⁰.

Cuadro de sanciones y puntos por exceso de velocidad²³⁴¹

²³⁴⁰ Anexo IV introducido por el apartado diecisiete del artículo único de la Ley 18/2009, de 23 de noviembre (BOE núm.283, de 24 noviembre), por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el R.D. Legislativo 339/1990, de 2 de marzo (derogado), en materia sancionadora.

²³⁴¹ Los Jefes Provinciales de Tráfico han delegado en el Director del Centro de Tratamiento de denuncias automatizadas (el ESTRADA en León), determinadas competencias sancionadoras:

1. Exceso de velocidad captado por radares fijos.
2. Exceso de velocidad captado por cámaras y radares no fijos cuando no se haya podido parar e identificar al conductor.
3. No identificar al conductor por parte del titular en los casos anteriores.
4. No tener la ITV al día (pero no en los casos en que la ITV sea desfavorable o negativa ya que se siguen tramitando en la Jefatura Provincial).

Las infracciones que llegan al ESTRADA pueden suponer en muchos casos una doble sanción al conductor, ya que, en caso de exceso de velocidad, el Centro lee la matrícula y si comprueba que no tiene actualizada la ITV le sanciona también por este motivo. Sin embargo, no lo está haciendo en el caso del seguro.

Infracción²³⁴² sobre exceso de velocidad²³⁴³ captado²³⁴⁴ por cinemómetro.²³⁴⁵

²³⁴² Los conductores que cometan excesos de velocidad tipificados como muy graves en esta tabla podrán perder más de 8 puntos en un día si esta infracción se suma a otras infracciones, especialmente graves, cometidas en el mismo día.

²³⁴³ La Orden ICT/155/2020, de 7 de febrero, por la que se regula el control metrológico del Estado de determinados instrumentos de medida (BOE nº 47, de 24 de febrero de 2020, con vigencia el 24.08.2020) establece los siguientes márgenes de error para los cinemómetros:

Cinemómetros en instalación fija o estática, colocados en arquetas, pórticos o postes, y con el vehículo policial dotado de equipo portátil integrado, estacionado en un margen de la carretera, desde donde actúa como radar estático o en el exterior del mismo sobre un trípode. Para velocidades establecidas ≤ 100 km/h, los radares cuentan con ± 5 km/h de margen. Para más de 100 km/h, los radares se calibran con un ± 5 % de margen.

Cinemómetros en instalación portátil integrado en vehículos policiales en movimiento. Para velocidades establecidas ≤ 100 km/h, ± 7 km/h de margen. Para más de 100 km/h, ± 7 % de margen.

Cinemómetros de tramo, que calculan la velocidad media en un tramo de vía mediante una captación de imágenes al principio y al final del tramo. Para velocidades establecidas ≤ 100 km/h, ± 3 km/h de margen. Para más de 100 km/h, 3% de margen.

Tiempo intervehicular (para distancia entre vehículos): $\pm 0,8$ s

Cinemómetros en aeronave. Pueden ir ubicados en helicópteros, drones, aviones de ala fija u otros sistemas de navegación y se utilizan para determinar la velocidad de un vehículo desde el aire.

- Para la posición y medida de distancias: ± 3 % (valor mínimo 5 m).
- Para el tiempo transcurrido en recorrido de distancias: $\pm 0,1$ % (valor mínimo 2 s)
- Para la media de velocidad: ± 5 %.

²³⁴⁴ Los periódicos del 23 de octubre de 2014 comentan una sentencia del juzgado contencioso-administrativo núm. 17 de Madrid ante una demanda planteada por Automovilistas Europeos Asociados por una multa por un exceso de velocidad captado por un radar. La sentencia señala: "El margen de error para superar la verificación periódica de instrumentos estáticos es del 5% para velocidades superiores a 100 km/h. Si el instrumento pudo superar los ensayos por cumplir con tal margen de error, por ser tolerable el mismo, la lógica consecuencia de ello es que dicho porcentaje -máximo- se aplique también sobre la medida obtenida con el fin de evitar, en todo caso, el error "contra reo" e imputar los hechos con el grado de certeza exigible en derecho sancionador".

La sentencia, reduce la cuantía de la multa por no tener en cuenta esos márgenes de error y recuerda que la circular 10/2011, de 17 de noviembre de la Fiscalía General del Estado establece que los márgenes de error deben aplicarse sobre la media obtenida por el radar utilizado dependiendo del tipo del que se trate: fijos, móviles, de tramo o de aeronaves.

El 12.03.2021 los medios de comunicación comentan que el Juzgado Contencioso Administrativo número 5 de Córdoba anuló una multa captada por un cinemómetro fijo por "no existir dos fotografías tomadas en diferentes instantes". Según la sentencia un único fotograma de un vehículo captado por un radar fijo, no avalado por la referencia de ningún Guardia Civil ni persona física alguna, es insuficiente para multar a un conductor, aunque se aporten dos imágenes diferentes.

Las multas de este tipo de cinemómetros, deben venir acompañadas por dos imágenes de momentos diferentes, es decir, no puede ser la misma imagen ampliada, lo que podría invalidar la mayoría de sanciones impuestas. Esta sentencia puede ser la caja de pandora ante posibles reclamaciones contra la DGT.

El Juzgado condenó a la DGT a pagar las costas del juicio al entender que la administración de Tráfico ha actuado de mala fe cuando realiza este tipo de actos.

La sentencia emitida estima que, según la orden ITC/3699/2006, de 22 de noviembre, "salvo que el instrumento —el radar— sea capaz de seguir e identificar inequívocamente el objetivo durante todo el proceso de medición, a los instrumentos instalados de forma fija y diseñados para operar bajo circunstancias donde no es posible la presencia continua del operador que vigile sus especificaciones de funcionamiento, se les exigirá al menos dos fotogramas del vehículo infractor tomados en diferentes instantes: uno de ellos mostrará una visión panorámica del vehículo; el otro, su placa de identificación".

²³⁴⁵ En el texto de la Ley se habla siempre (7 veces) de radares o cinemómetros y en este apartado se limita a cinemómetro.

La mejora de los radares va a permitir distinguir el tipo de vehículo que ha cometido la infracción y así se podrá aplicar la sanción en función de la limitación específica aplicable a cada uno. Hasta ahora sólo se sancionaba a los camiones, autobuses o furgonetas cuando el exceso de velocidad cometido se situaba por encima del límite aplicable a turismos y motocicletas.

La sentencia 247/2014 de la Audiencia Provincial de Oviedo recuerda que según reiterada jurisprudencia no es necesario que el agente de tráfico tenga un certificado de capacitación para el uso del cinemómetro.

Límite		20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	Multa	Puntos
Exceso velocidad	Grave	21 40	31 50	41 60	51 70	61 90	71 100	81 110	91 120	101 130	111 140	121 150	100	~
		41 50	51 60	61 70	71 80	91 110	101 120	111 130	121 140	131 150	141 160	151 170	300	2
		51 60	61 70	71 80	81 90	111 120	121 130	131 140	141 150	151 160	161 170	171 180	400	4
		61 70	71 80	81 90	91 100	121 130	131 140	141 150	151 160	161 170	171 180	181 190	500	6
	Muy grave	71	81	91	101	131	141	151	161	171	181	191	600	6

²³⁴⁶ (Sanciones progresivas por kilómetro sobrepasado).

En los tramos de autovías y autopistas interurbanas de acceso a las ciudades en que se hayan establecido límites inferiores a 100 km/h²³⁴⁷, los excesos de velocidad²³⁴⁸ se sancionarán con la multa económica correspondiente al cuadro de sanciones del anexo IV. El resto de los efectos administrativos y penales²³⁴⁹ sólo se producirá cuando superen los 100 km/h y en los términos establecidos para este límite.

ANEXO V

Datos de búsqueda a los que podrán acceder los órganos competentes españoles²³⁵⁰

El Escrito Directriz MOV 2025/02 de 01 de abril, sobre protocolo de denuncias de actos vandálicos en cinemómetros recuerda que la vandalización de radares es constitutiva de un delito de daños, tipificado en el Código Penal en sus artículos 263 a 267, en los que se contemplan una serie de acciones que provocan un menoscabo en el valor patrimonial de la propiedad ajena y cuyo bien jurídico protegido es el patrimonio.

²³⁴⁶ Se sanciona lo mismo ir ligeramente por encima del límite que superar ese límite en 30 km. Tal vez lo más justo sería cobrar 10 € por cada kilómetro que se supere el límite. Si se va a 132, se pagarían 120 € y si se circula a 150 se pagarían 300 €.

²³⁴⁷ El art. 50 del RGCir, que se ocupa de los límites de velocidad en vías urbanas y travesías, indica que “En defecto de señalización, la velocidad máxima que no deberán rebasar los vehículos en autopistas y autovías dentro de poblado será de 80 kilómetros por hora”. Es decir, si, por ejemplo, en una autopista o autovía interurbana, en la que el límite son 80 km/h por no estar señalizada expresamente o porque existen señales con esa velocidad máxima, siempre que el exceso de velocidad no constituya delito se sancionará por el Anexo IV. Por ejemplo, si circula a 151 km/h, es una infracción muy grave castigada con una multa de 600 €.

Cuando los límites de velocidad en esas vías sean superiores a 100 km/h, por ejemplo, a 110 km/h, entonces si circula a 175 km/h, tendría una sanción de 500 € y esta vez, sí que se le retirarían 6 puntos.

El Código Penal, en su art. 379.1) considera delito conducir un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente, ... En este caso, si fuese a 191 km/h en esa misma vía limitada a 110, sería denunciado por un delito contra la seguridad vial y aunque no tendría retirada de puntos podría sufrir una pérdida de vigencia judicial.

²³⁴⁸ La ley permite sancionar por un exceso de 1 km por encima del límite previsto, lo que da margen para que en caso de que los cinemómetros sean más fiables se puedan imponer multas por velocidades más próximas al límite.

²³⁴⁹ El permiso se puede retirar por decisión de un juez de lo penal o por pérdida de vigencia.

²³⁵⁰ El 13 de marzo de 2015 se publicó en el Diario Oficial de la Unión Europea la Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2015, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad. El objetivo de esta Directiva es facilitar la aplicación de las sanciones por las infracciones de tráfico cometidas en el territorio de la Unión Europea, especialmente en el caso de que sean cometidas por un vehículo matriculado en un Estado miembro distinto del Estado en el que se cometió la infracción.

1. Datos relativos al vehículo:

Número de matrícula.

Estado miembro de matriculación.

2. Datos relativos a la infracción:

Estado miembro de la infracción.

Fecha de la infracción.

Hora de la infracción.

Código del tipo de infracción²³⁵¹ que corresponda según el cuadro siguiente:

Código	Tipo de infracción
Código 1	Exceso de velocidad.
Código 2	Conducción con tasas de alcohol superiores a las reglamentariamente establecidas.
Código 3	No utilización del cinturón de seguridad u otros sistemas de retención homologados.
Código 4	No detención ante un semáforo en rojo o en el lugar prescrito por la señal de «stop».
Código 5	Circulación por un carril prohibido, circulación indebida por el arcén o por un carril reservado para determinados usuarios.
Código 10	Conducción con presencia de drogas en el organismo.
Código 11	No utilización del casco de protección.
Código 12	Utilización del teléfono móvil o de cualquier otro dispositivo de comunicación durante la conducción cuando no esté permitido.

(Datos de búsqueda a los que podrán acceder los órganos competentes españoles):

Código 51 Impago de peaje, tasa o precio público, cuando estos fueran exigibles.²³⁵²

ANEXO VI

La Directiva indica que debe aprovecharse la aplicación informática del Sistema Europeo de Información sobre Vehículos y Permisos de Conducción (Eucaris), que es obligatoria para los Estados miembros en virtud de las Decisiones Prüm, por lo que respecta a los datos de matriculación de vehículos.

²³⁵¹ En la actualidad ningún Estado europeo, por infracciones cometidas por turistas en su territorio procede a la retirada de puntos o le solicita a otro Estado que se los retire en su país.

²³⁵² Este código 51 fue añadido por la Ley 18/2021 y entró en vigor el día 22.12.2021.

Datos que se facilitarán por los órganos competentes españoles

1. Datos de los vehículos:

En todo caso, se facilitarán:

Número de matrícula.

Número de bastidor.

Estado miembro de matriculación.

Marca.

Modelo.

Código de categoría UE.

Clase de emisiones EURO [este dato se facilitará únicamente con respecto a la infracción contemplada en el párrafo i) del artículo 98]²³⁵³.

Clase por emisiones de CO₂ [se aplica a vehículos pesados].

Fecha de reclasificación.

CO₂ en g/tkm [se aplica a vehículos pesados].

Masa máxima en carga técnicamente admisible del vehículo [se aplica a vehículos pesados].

2. Datos de los titulares, conductores habituales o arrendatarios a largo plazo:

Apellidos o denominación social.

Nombre.

Dirección.

Fecha de nacimiento.

Sexo.

Personalidad jurídica, persona física o jurídica; particular, asociación, sociedad, etc.

Número identificador: Número del documento nacional de identidad, número de identificación de extranjero, número de identificación fiscal de personas jurídicas y entidades sin personalidad jurídica.

El apartado cuatro incorpora al ordenamiento español el artículo 3 de la Directiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de febrero de 2022 por la que se modifican las Directivas 1999/62/CE, 1999/37/CE y (UE) 2019/520, por lo que respecta a la aplicación de gravámenes a los vehículos por la utilización de determinadas infraestructuras.

ANEXO VII²³⁵⁴

Notificaciones

²³⁵³ Art. 99. i) El impago de peaje, tasa o precio público, cuando estos fueran exigibles. Este punto fue añadido por la Ley 18/2001 y entró en vigor el 22.12.2021.

²³⁵⁴ Este Anexo VII fue modificado por la Ley 18/2001 y en su redacción actual entró en vigor el 22.12.2021.

A. Notificación relativa a las infracciones cometidas en materia de seguridad vial.

[Portada]

.....
[Nombre, dirección y teléfono del remitente]

.....
[Nombre y dirección del destinatario]

NOTIFICACIÓN

[Relativa a una infracción de tráfico en materia de seguridad vial cometida en]

.....
[Nombre del Estado miembro en el que se cometió la infracción]

[Página 2]

El.....

[Fecha] [Nombre del organismo responsable]

detectó una infracción de tráfico en materia de seguridad vial cometida con el vehículo con matrícula....., marca....., modelo.....

[Opción n.º 1] (1) Su nombre figura en los registros como titular del permiso de circulación del vehículo mencionado.

[Opción n.º 2] (1) El titular del permiso de circulación del vehículo mencionado ha declarado que usted conducía el vehículo en el momento de la comisión de la infracción de tráfico en materia de seguridad vial.

Los detalles pertinentes de la infracción se describen a continuación (página 3).

El importe de la sanción pecuniaria debida por esta infracción es de EUR/ [moneda nacional].

El plazo de pago vence el

Se le aconseja rellenar el formulario de respuesta adjunto (página 4) y enviarlo a la dirección mencionada, en caso de no abonar la sanción pecuniaria.

La presente carta²³⁵⁵ se tramitará con arreglo al Derecho nacional de.....

[Nombre del Estado miembro de la infracción].

(1) Táchese lo que no proceda.

[Página 3]

Datos pertinentes en relación con la infracción²³⁵⁶

²³⁵⁵ Al sustituir, como ya hemos visto, “carta de información” por “notificación”, seguramente tendría que figurar “notificación”.

²³⁵⁶ El TJUE, Sala Primera, Sentencia 5 de diciembre 2019 sobre el asunto C-671/2018, señaló que impuesta y notificada una sanción por una infracción de tráfico de conformidad con la legislación nacional del Estado miembro emisor y con indicación del derecho a interponer un recurso y del plazo para hacerlo, no puede el Estado de ejecución denegar el reconocimiento y ejecución de aquella resolución si el interesado ha tenido un plazo suficiente para interponer un recurso contra ésta.

a) Datos sobre el vehículo con el que se cometió la infracción:

Número de matrícula:

Estado miembro de matriculación:

Marca y modelo:

b) Datos sobre la infracción:

Lugar, fecha y hora en que se cometió:

Carácter y calificación legal de la infracción:

Exceso de velocidad, no utilización del cinturón de seguridad u otros sistemas de retención homologados, no detención ante un semáforo en rojo o en el lugar prescrito por la señal de «stop», conducción con tasas de alcohol superiores a las reglamentariamente establecidas, conducción con presencia de drogas en el organismo, no utilización del casco de protección, circulación por un carril prohibido, circulación indebida por el arcén o por un carril reservado para determinados usuarios, utilización del teléfono móvil o de cualquier otro dispositivo de comunicación durante la conducción cuando no esté permitido: (1)

Descripción detallada de la infracción:

Referencia a las disposiciones legales pertinentes:

Descripción o referencia de las pruebas de la infracción:

c) Datos sobre el dispositivo utilizado para detectar la infracción: (2)

Tipo de dispositivo utilizado para detectar el exceso de velocidad, la no utilización del cinturón de seguridad u otros sistemas de retención homologados, la no detención ante un semáforo en rojo o en el lugar prescrito por la señal de <stop>, la conducción con tasas de alcohol superiores a las reglamentariamente establecidas, la conducción con presencia de drogas en el organismo, la no utilización del casco de protección, la circulación por un carril prohibido, circulación indebida por el arcén o por un carril reservado para determinados usuarios, la utilización del teléfono móvil o de cualquier otro dispositivo de comunicación durante la conducción cuando no esté permitido (1):

Especificaciones del dispositivo:

Número de identificación del dispositivo:

Fecha de vencimiento de la última calibración:

d) Resultado de la aplicación del dispositivo:

[Ejemplo para el exceso de velocidad; se añadirán las demás infracciones:]

Velocidad máxima:

Velocidad medida:

Velocidad medida corregida en función del margen de error, si procede:

(1) Táchese lo que no proceda.

(2) No procede si no se ha utilizado dispositivo alguno.

[Página 4]

Formulario de respuesta

(Rellénese con mayúsculas)

A. Identidad del conductor:

Nombre y apellido(s):

Lugar y fecha de nacimiento:

Número del permiso de conducción expedido el (fecha): en (lugar)
.....

Dirección:

B. Cuestionario:

1. ¿Está registrado a su nombre el vehículo de marca y matrícula?
sí/no (1).

En caso de respuesta negativa, el titular del permiso de circulación es:

[Apellido(s) y nombre, dirección]

2. ¿Reconoce haber cometido la infracción? sí/no (1)

3. Si no lo reconoce, explique por qué:

(1) Táchese lo que no proceda.

Se ruega enviar el formulario cumplimentado en un plazo de 60 días a partir de la fecha de la presente carta de información a la siguiente autoridad o entidad: a la siguiente dirección:

Información

El presente expediente será examinado por la autoridad competente de

.....
[Nombre del Estado miembro de la infracción²³⁵⁷]

Si se suspenden las actuaciones, será informado en un plazo de 60 días tras la recepción del formulario de respuesta.

Si se prosiguen las actuaciones, se aplicará el procedimiento siguiente:

.....
[Indicación por el Estado miembro de la infracción del procedimiento que se siga, con información sobre la posibilidad de interponer recurso contra la decisión de proseguir las actuaciones y el procedimiento para hacerlo. En cualquier caso, la información incluirá: el nombre y la dirección de la autoridad encargada de proseguir las actuaciones; el plazo de pago; el nombre y la dirección del organismo de recurso pertinente; el plazo de recurso].

La presente notificación, en sí misma, carece de consecuencias jurídicas.

B. Notificaciones relativas a las infracciones por impago de peaje, tasa o precio público

[Página de cubierta]

²³⁵⁷ Debería decir "donde se ha cometido la infracción".

.....
[Nombre, dirección y número de teléfono del remitente]

.....
[Nombre y dirección del destinatario]

NOTIFICACIÓN

Relativa a la infracción por impago de un peaje, tasa o precio público, registrado en

[Nombre del Estado miembro en cuyo territorio se produjo el impago del peaje de carretera]

[Página 2]

El

[Fecha y nombre del organismo responsable]

Detectó el impago del peaje, tasa o precio público de carretera con el vehículo con [fecha] número de matrícula marca modelo

Fue detectado por [nombre del organismo responsable].

[Opción n.º 1] (1).

Su nombre figura en los registros como titular del permiso de circulación del vehículo mencionado.

[Opción n.º 2] (1).

El titular del permiso de circulación del vehículo mencionado ha declarado que usted conducía el vehículo en el momento de la comisión del impago del peaje, tasa o precio público de carretera.

Los detalles pertinentes del impago del peaje de carretera se describen a continuación (página 3).

El importe de la sanción pecuniaria debida por el impago del peaje de carretera es de EUR moneda nacional. (1)

El plazo de pago vence el

Se le aconseja rellenar el formulario de respuesta adjunto (página 4) y enviarlo a la dirección mencionada, en caso de no abonar la sanción pecuniaria (1) / peaje de carretera (1).

La presente notificación se tramitará con arreglo al Derecho nacional de

[Nombre del Estado miembro en cuyo territorio se produjo el impago del canon de carretera]

[Página 3]

Datos pertinentes en relación con el impago del peaje de carretera

a) Datos relativos al vehículo con el que se produjo el impago del peaje de carretera:

Número de matrícula:

Estado miembro de matriculación:

Marca y modelo:

b) Datos relativos al impago del peaje de carretera:

Lugar, fecha y hora en que se produjo el impago del peaje de carretera:

Naturaleza y tipificación legal del impago del peaje de carretera:

Descripción detallada del impago del peaje de carretera:

.....

.....

Referencia a las disposiciones legales pertinentes:

.....

Descripción o referencia de las pruebas relativas al impago del peaje de carretera:

.....

.....

c) Datos relativos al dispositivo utilizado para detectar el impago del peaje de carretera.

(2) [(2) No procede si no se ha utilizado dispositivo alguno]:

Especificaciones del dispositivo:

Número de identificación del dispositivo:

Fecha de vencimiento de la última calibración:

(1) Táchese si no procede.

(2) No procede si no se ha utilizado dispositivo alguno.

Formulario de respuesta

(Rellénese con mayúsculas)

A. Identidad del conductor:

Nombre y apellido(s):

Fecha y lugar de nacimiento:

Número del permiso de conducción expedido el (fecha) en (lugar)
.....

Dirección:

B. Cuestionario:

1. ¿El vehículo marca, número de matrícula
está registrado a su nombre? sí/no (1).

En caso de respuesta negativa, el titular del permiso de circulación es:

.....

[Apellido(s) y nombre, dirección]

2. ¿Reconoce no haber pagado el peaje de carretera? sí/no (1).

3. Si no lo reconoce, explique por qué:

.....

.....

Se ruega enviar el formulario cumplimentado en un plazo de 60 días a partir de la fecha de la presente notificación a la siguiente autoridad o entidad: a la siguiente dirección:

INFORMACIÓN

El presente expediente será examinado por la autoridad competente de

[Nombre del Estado miembro en cuyo territorio se produjo el impago del peaje de carretera]

Si se suspenden las actuaciones, será informado en un plazo de 60 días tras la recepción del formulario de respuesta o del justificante de pago (1).

(1) Táchese si no procede.

Si se prosiguen las actuaciones, se aplicará el procedimiento siguiente:

.....

[Indicación por el Estado miembro en cuyo territorio se produjo el impago del peaje de carretera del procedimiento que se siga, con información sobre la posibilidad de interponer recurso contra la decisión de proseguir las actuaciones y el procedimiento para hacerlo. En cualquier caso, la información incluirá: el nombre y la dirección de la autoridad o entidad encargada de proseguir las actuaciones; el plazo de pago; el nombre y la dirección del organismo de recurso pertinente; el plazo de recurso.]

La presente notificación, en sí misma, carece de consecuencias jurídicas.

Exención de responsabilidad en materia de protección de datos

De conformidad con el Reglamento (UE) 2016/679 y la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, tiene derecho a solicitar el acceso a sus datos personales, y su rectificación o supresión, o la limitación de su tratamiento, o a oponerse al tratamiento, así como el derecho a la portabilidad de los datos. También tiene derecho a presentar una reclamación ante la Agencia Española de Protección de Datos, (dirección de la autoridad de control correspondiente).

ANEXO VIII

Cursos de conducción segura y eficiente

1. Objeto. Los cursos de conducción segura y eficiente tendrán como objeto formar a los conductores en distintas técnicas orientadas a evitar accidentes y reducir el consumo de combustible y las emisiones contaminantes, preparando al conductor para solventar situaciones de peligro, adoptando buenas prácticas en la conducción y el equipamiento, y evitando conductas de riesgo.
2. Clases. Se podrán realizar cursos de distintas clases diferenciando entre tipos de vehículos y de entorno: conducción segura y eficiente en carretera o en zona urbana.
3. El contenido y los requisitos de los cursos de conducción segura y eficiente serán los que se establezcan por Orden del Ministerio del Interior, debiendo tener en todo caso una duración mínima de seis horas que incluya formación teórica y formación práctica y contenidos específicos sobre respeto a los ciclistas y conductores de vehículos de movilidad personal como conductores de vehículos más vulnerables.
4. Igualmente se establecerán los mecanismos de certificación y control que garanticen que los cursos se realizan conforme a lo establecido en la misma y en el presente anexo.

ANEXO IX

Centros de sensibilización y reeducación vial

Previsiones generales

1. Objeto. El régimen de funcionamiento y actividad de los centros de sensibilización y reeducación vial encargados de impartir los cursos que hayan de realizar los titulares de un permiso o licencia de conducción para la recuperación parcial de puntos, o como requisito previo para la obtención nuevamente de la autorización para conducir cuya pérdida de vigencia hubiera sido declarada como consecuencia de la pérdida total de puntos o de una sentencia judicial firme con privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores, se regirá por lo dispuesto en este anexo.

2. Elementos personales. Deberán disponer de los siguientes elementos personales:

a) Un titular, que será la persona física o jurídica que obtenga la correspondiente autorización administrativa.

b) Un director, que será el responsable de su correcto funcionamiento, así como de planificar, dirigir y coordinar toda su actividad docente, y garantizar el adecuado desarrollo de los cursos que se celebren y el estricto cumplimiento de las obligaciones establecidas en la normativa aplicable. El director podrá ser sustituido, en el ejercicio de sus funciones, por un director suplente.

c) Un formador, al menos, encargado de impartir los cursos de sensibilización y reeducación vial.

Para ser formador será necesario haber obtenido el certificado de Profesor de Formación Vial y el certificado de formador de cursos de sensibilización y reeducación vial.

d) Un psicólogo-formador, al menos, encargado de impartir los cursos de sensibilización y reeducación vial.

Para ser psicólogo-formador será necesario haber obtenido el título de Grado en Psicología y haber superado el curso dispuesto a tal fin.

3. Incompatibilidades. Mientras se encuentren en activo, el personal al servicio del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, el personal de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, los miembros de las Policías Locales y el personal docente de las Escuelas Oficiales de Conductores no podrán prestar servicio alguno en los centros de sensibilización y reeducación vial, ni ser titulares de los mismos, ni formar parte de la entidad o persona jurídica a cuyo nombre figure la autorización.

La incompatibilidad a que se refiere el párrafo anterior afecta también al personal en activo de los servicios equivalentes de las comunidades autónomas que ejerzan competencia ejecutiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

4. Elementos materiales. Deberán disponer de los siguientes elementos materiales:

a) Un local adecuado para impartir los cursos de sensibilización y reeducación vial que cumpla con las normas de accesibilidad. Asimismo, deberán disponer, al menos, de un aula con una superficie mínima de 15m², que garantice que, durante la impartición de la formación, se disponga, como mínimo, de un metro y medio cuadrado por alumno y profesor. En ningún caso el número máximo de alumnos por curso será superior a 20.

Además, de un espacio independiente de atención al público rotulado con una placa en la que, junto a su denominación y número de registro, se indique su condición de centro autorizado para la impartición de los cursos de sensibilización y reeducación vial.

b) El material didáctico necesario y adecuado para impartir la formación en que consistan los cursos de sensibilización y reeducación vial.

c) Acceso a Internet, así como tener instalado un sistema operativo y un navegador de uso generalizado que sean compatibles con las aplicaciones informáticas de gestión implementadas en cada caso.

d) Un ordenador y un proyector, o sistema similar, a disposición del personal docente, que permita visualizar en una pantalla las imágenes del ordenador.

e) Un ordenador para cada alumno, con auriculares individuales que permitan una formación personalizada.

Autorizaciones

5. Solicitud. La solicitud, que se presentará telemáticamente, deberá dirigirse a la Jefatura Provincial de Tráfico, firmada digitalmente por el titular del centro o por su representante legal. Junto con ella, se aportará la documentación que justifique el cumplimiento de los requisitos exigidos en este anexo, y una declaración responsable del titular o de su representante legal garantizando dicho cumplimiento.

6. Resolución. Una vez examinada la solicitud, la Jefatura Provincial de Tráfico dictará resolución que habrá de ser motivada en todo caso. Contra dicha resolución cabrá interponer recurso de alzada ante el Director General de Tráfico.

La autorización tendrá un periodo de vigencia de cinco años y validez en todo el territorio nacional. En la misma se consignarán las identidades del titular y del director del centro, así como la dirección, la denominación y el número de inscripción en el Registro de Centros de Sensibilización y Reeducación Vial.

Una copia de la misma deberá estar expuesta al público en cada centro en un lugar fácilmente accesible y visible.

7. Modificación. La variación de cualquiera de los datos consignados en la autorización exigirá su modificación.

La solicitud de modificación deberá formularse por el titular del centro o por su representante legal ante la Jefatura Provincial de Tráfico, por medios electrónicos, en el plazo de diez días hábiles desde que se produjera el cambio.

La Jefatura Provincial de Tráfico expedirá, en su caso, una nueva autorización en sustitución de la anterior y por el plazo de vigencia que restase a aquella.

8. Renovación. La vigencia de la autorización podrá ser prorrogada por un nuevo periodo de cinco años, previa solicitud de su titular o su representante legal a la Jefatura Provincial de Tráfico, por medios electrónicos, una vez acreditado el mantenimiento de los requisitos exigidos para su otorgamiento.

9. Extinción. Serán causas:

- a) La extinción de la sociedad o persona jurídica que fuera su titular.
- b) El fallecimiento de la persona física que fuera su titular.
- c) La renuncia expresa del titular a la misma.
- d) La transmisión de acciones o participaciones, de bienes o de una rama de la actividad, que afecten a los elementos consignados en la autorización.
- e) La suspensión de la actividad durante más de dos años.

En caso de fallecimiento del titular, la comunidad hereditaria podrá solicitar, a través de representante y en el plazo de noventa días desde el fallecimiento del causante, la inscripción de la titularidad provisional a favor de la misma. La titularidad provisional se extenderá hasta la aceptación de la herencia, que deberá acreditarse documentalmente ante la Jefatura Provincial de Tráfico.

Las causas que den lugar a la extinción de la autorización deberán ser comunicadas a la Jefatura Provincial de Tráfico por el titular o por su representante legal en el plazo de diez días hábiles contados a partir de la fecha en que el hecho se produjo.

10. Declaración de nulidad, lesividad y pérdida de vigencia de la autorización. La autorización podrá ser objeto de declaración de nulidad, lesividad o pérdida de vigencia cuando concurra alguno de los supuestos previstos en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y con arreglo en los procedimientos establecidos en la misma.

En el curso de los procedimientos de declaración de nulidad, lesividad o pérdida de vigencia de la autorización, cuando su mantenimiento entrañe un grave peligro para la seguridad vial o perjudique notoriamente el interés público, la Jefatura Provincial de Tráfico que conozca del expediente, podrá acordar, mediante resolución motivada, la suspensión cautelar inmediata de aquella.

Cursos de sensibilización y reeducación vial

11. Disposiciones específicas. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 62.5, párrafo segundo, y en el anexo III de esta ley, se establecen las siguientes reglas específicas para los centros que impartan los cursos de sensibilización y reeducación vial:

- deberán comunicar a través de la aplicación informática del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico el listado de alumnos de cada curso con una antelación máxima de 24 horas, con el fin de validar el cumplimiento de los requisitos para realizar el curso.
- una vez finalizado el curso, el director del centro donde se hubiera realizado, comunicará por medios electrónicos al Registro de Conductores e Infractores del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, mediante la aplicación informática prevista a tales efectos, el resultado obtenido en éste.

- en el supuesto de que el resultado del curso fuera apto, el director del centro expedirá una certificación, con una validez de dos años, que se entregará al titular del permiso o licencia de conducción que haya superado el curso.
- los alumnos que no asistan a la totalidad del curso, no podrán ser calificados como aptos.
- no podrá expedirse la certificación a ningún alumno que no haya sido inscrito y calificado en la aplicación informática del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico.

Régimen sancionador e inspección

12. Infracciones y sanciones. El incumplimiento de las previsiones de este anexo se registrará por lo previsto en los artículos 76, 77 y 80 de esta ley.

13. Inspecciones y auditorías. El personal del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico realizará la inspección de los centros y de los cursos. A tal efecto, tendrá acceso a los centros y a las aulas, así como a la documentación que, en su caso, requiera para el ejercicio de sus funciones. De cada inspección se levantará acta, una copia de la cual se entregará al centro.

Las auditorías podrán realizarse, además de los anteriores, también por personal de entidades acreditadas por las administraciones competentes.

Competencias de las comunidades autónomas

14. Las referencias hechas en los puntos 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12 y 13 de este anexo al Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico y a las Jefaturas Provinciales de Tráfico de él dependientes se entenderán hechas a los organismos equivalentes de las comunidades autónomas que ejerzan competencia ejecutiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

Información relacionada

- Téngase en cuenta la Sentencia del TC 112/2018, de 17 de octubre, que declara que la disposición adicional novena del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, (actual disposición adicional séptima del presente Real Decreto Legislativo 6/2015, que mantiene la misma redacción) no es inconstitucional interpretado en los términos del fundamento jurídico 6. [Ref. BOE-A-2018-15848](#)

FIN DE LOS COMENTARIOS AL TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL

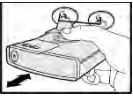
Seguidamente se añaden una serie de esquemas y cuadros que completan estos comentarios.

PRINCIPALES INFRACCIONES Y SANCIONES A LOS CONDUCTORES DE VEHÍCULOS DE MOTOR CUANDO NO CONSTITUYAN DELITO

TIPO DE INFRACCIÓN		SANCIÓN	PÉRDIDA DE PUNTOS ANEXO II / ART. LEY TRÁFICO	
	Conductores menores de edad, tasa 0,0 <i>(pueden conducir tractores, ciclomotores, cuadriciclos ligeros, patinetes y bicicletas)</i>	500 € <i>(responsables solidarios los padres y tutores)</i> Reincidente último año o tasa alcohol doble permitida 1.000 €	0	Art. 14.1 Anexo II.1 Art. 77.c Art. 80.2.a
	Consumo de alcohol > 0,5 mg/l en aire espirado <i>Profesionales y noveles < de 2 años > de 0,30 mg/l</i>	500 €	6	Anexo II.1 Art. 77.c
	Consumo de alcohol > 0,25 hasta 0,5 mg/l en aire espirado <i>Profesionales y noveles < de 2 años > de 0,15 hasta 0,30 mg/l</i>	500 € Reincidente último año o tasa alcohol doble permitida 1.000 €	4	Anexo II.1 Art. 77.c Art. 80.2.a
	Presencia de drogas	1.000 €	6	Anexo II.2 Art. 77.c Art. 80.2.a
	Exceso de velocidad	100 a 600 €	2 4 6	Anexo IV Art. 76.a Art. 77.a
	No someterse control policial de drogas y/o alcohol	1.000 €	6	Anexo II.3 Art. 77.d
	Conducción temeraria	500 €	6	Anexo II.4 Art. 77.e
	Instalación de inhibidores de radares o cinemómetros	6.000 €	6	Anexo II.5 Art. 77.h

	El exceso en más del 50% tiempos de conducción o la minoración en más del 50% tiempos de descanso	500 €	6	Anexo II.6 Art. 77.i
	No identificar al conductor	Infracción originaria + doble si leve + triple si grave o muy grave	0	Art. 77.j Art. 80.2.b
	Participar o colaborar el conductor en la alteración del normal funcionamiento del tacógrafo o del limitador de velocidad.	500 €	6	Anexo II.7 Art. 77.m
	Utilizar, sujetando con la mano, el teléfono móvil mientras se conduce	200 €	6	Anexo II.8 Art. 76.g
	Arrojar a la vía productos que puedan producir incendios	500 €	6	Anexo II. 9 Art. 77.x
	No respetar la preferencia de paso en pasos estrechos	200 €	4	Anexo II.10 Art. 76.c
	No respetar la preferencia de los peatones	200 €	4	Anexo II.10 Art. 76.c
	No respetar la preferencia de los ciclistas	200 €	4	Anexo II.10 Art. 76.c
	No respetar preferencia vía pavimentada	200 €	4	Anexo II.10 Art. 76.c
	No respetar preferencia de tranvías	200 €	4	Anexo II.10 Art. 76.c
	No detenerse en un semáforo en rojo	200 €	4	Anexo II.10 Art. 76.k
	No respetar señal STOP	200 €	4	Anexo II.10 Art.76.l

	No respetar señal CEDA EL PASO	200 €	4	Anexo II.10 Art.76.l
	Adelantamiento peligroso	200 €	4	Anexo II.11 Art. 76.c
	Adelantamiento peligroso a ciclistas o sin la separación mínima de 1,5 m	200 €	6	Anexo II.12 Art. 76.c
	No obedecer las señales de los agentes.	200 €	4	Anexo II,13 Art. 76.j
	No mantener la distancia de seguridad	200 €	4	Anexo II.14 Art. 76.ñ
	No utilizar bien el cinturón de seguridad y otros elementos de protección	200 €	4	Anexo II.15 Art. 76.h
	No utilizar un sistema de retención infantil	200 €	4	Anexo II.15 Art. 76.h
	No utilizar casco de protección	200 €	4	Anexo II.15 Art. 76.h
	Permiso no adecuado al vehículo	500 €	4	Anexo II.16 Art. 77.l
	Conducir con el permiso suspendido	500 €	4	Art. 76.l
	Marcha atrás en autopistas y autovías	500 €	4	Art. 77.f
	Cambio de sentido antirreglamentario	200 €	3	Anexo II.13
	Usar auriculares mientras se conduce	200 €	3	Art. 76.f Anexo II.17

	Mantener ajustado entre el casco y la cabeza del usuario dispositivos de telefonía móvil mientras se conduce	200 €	3	Art. 76.g Anexo II.20
	Utilizar manualmente navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación	200 €	3	Art. 76.g Anexo II.20
	Llevar un detector de radar o cinemómetro	200 €	3	Art. 76.g

En caso de contradicción entre lo dispuesto en la Ley de Seguridad Vial y lo que figura en el Reglamento General de Circulación, tiene más valor lo dispuesto en la Ley.

Vamos a examinar, como infracción administrativa en materia de tráfico, es decir, cuando no constituya delito, la alcoholemia y la presencia de drogas en el organismo de los distintos usuarios viales:

PEATONES

- 1) **Tasa máxima de alcoholemia:** No está prevista.
- 2) **Presencia de drogas:** No está prevista.
- 3) **Presencia de medicamentos:** No está prevista.
- 4) **Sometimiento a las pruebas de detección de alcohol:**
 - a) Sí, cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción (Art. 14.2 TRLTSV).
 - b) Sí, cuando se hallen implicados en algún accidente de circulación (Art. 21 RGCir).
 - c) Sí, cuando estén implicados directamente como posibles responsables en un accidente de circulación (Art. 21a RGCir).
- 5) **Sometimiento a las pruebas de detección de drogas:**
 - a) Sí, cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción (Art. 14.2 TRLTSV).
 - b) Sí, cuando se hallen implicados directamente como posibles responsables en un accidente de circulación (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.a RGCir).
- 6) **Infracción por tasa de alcoholemia:** No existe tasa de alcoholemia para peatones y por eso ni se denuncia ni se sanciona.
- 7) **Infracción por presencia de drogas en el organismo:** Ni se denuncia ni se sanciona por la Ley de Seguridad Vial (TRLTSV).
- 8) **Infracción por no someterse a un control de alcoholemia cuando se hallen implicados en algún accidente de tráfico o hayan cometido una infracción.** Muy grave (Art. 77.d TRLTSV).
- 9) **Infracción por no someterse al control de drogas cuando se hallen implicados en algún accidente de tráfico o hayan cometido una infracción.** Muy grave (Art. 77.d TRLTSV).
- 10) **Infracción por no someterse en marco de un programa preventivo para la comprobación del nivel de alcoholemia:** No está tipificada.
- 11) **Infracción por no someterse en marco de un programa preventivo para la comprobación de presencia de drogas en el organismo:** No está tipificada.

²³⁵⁸ Uno de cada tres delitos que se comete en España es contra la **seguridad vial**. En 2018 se registraron más de **89.000 condenas**, el 63% relacionadas con el alcohol o las drogas. Y aunque muy pocos conductores acaban en prisión –porque las penas son menores a dos años y los encausados no cuentan con antecedentes, en junio de 2021 había 952 presos (el 2,3% de la población penitenciaria).

- 1) **Tasa máxima de alcoholemia:** No está prevista.
- 2) **Presencia de drogas:** No está prevista.
- 3) **Presencia de medicamentos:** No está prevista.
- 4) **Sometimiento a las pruebas de detección de alcohol:**
 - a) Sí, cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción vial (por ejemplo, no llevar el cinturón de seguridad abrochado o tirar una colilla con riesgo de producir un incendio) (Art. 14.2 TRLTSV).
 - b) Sí, cuando se hallen implicados en algún accidente de circulación (Art. 21 RGCir).
 - c) Sí, cuando estén implicados directamente como posibles responsables de un accidente de circulación (Art. 21.a RGCir).
- 5) **Sometimiento a las pruebas de detección de drogas:**
 - a) Sí, cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción vial (Art. 14.2 TRLTSV).
 - b) Sí, cuando se hallen implicados directamente como posibles responsables en un accidente de circulación (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.a RGCir).
- 6) **Infracción por tasa de alcoholemia:** No existe tasa de alcoholemia para pasajeros y por eso ni se denuncia ni se sanciona.
- 7) **Infracción por presencia de drogas en el organismo:** Ni se denuncia ni se sanciona por la Ley de Seguridad Vial (TRLTSV).
- 8) **Infracción por no someterse a un control de alcoholemia cuando se hallen implicados en algún accidente de tráfico o hayan cometido una infracción.** Muy grave (Art. 77.d TRLTSV).
- 9) **Infracción por no someterse al control de drogas cuando se hallen implicados en algún accidente de tráfico o hayan cometido una infracción.** Muy grave (Art. 77.d TRLTSV).
- 10) **Infracción por no someterse en marco de un programa preventivo para la comprobación del nivel de alcoholemia:** No está tipificada.
- 11) **Infracción por no someterse en marco de un programa preventivo para la comprobación de presencia de drogas en el organismo:** No está tipificada.

- 1) **Tasa máxima de alcoholemia:** No está prevista.
- 2) **Presencia de drogas:** No está prevista.
- 3) **Presencia de medicamentos:** No está prevista.
- 4) **Sometimiento a las pruebas de detección de alcohol:**
 - a) Sí, cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción vial (por ejemplo, no llevar el cinturón de seguridad abrochado o tirar una colilla con riesgo de producir un incendio) (Art. 14.2 TRLTSV).
 - b) Sí, cuando se hallen implicados en algún accidente de circulación (Art. 21 RGCir).
 - c) Sí, cuando estén implicados directamente como posibles responsables de un accidente de circulación (Art. 21.a RGCir).
- 5) **Sometimiento a las pruebas de detección de drogas:**
 - a) Sí, cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción vial (Art. 14.2 TRLTSV).
 - b) Sí, cuando se hallen implicados directamente como posibles responsables en un accidente de circulación (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.a RGCir).
- 6) **Infracción por tasa de alcoholemia:** No existe tasa de alcoholemia para este tipo de ocupantes o pasajeros y por eso ni se denuncia ni se sanciona por la Ley de Seguridad Vial (TRLTSV).
- 7) **Infracción por presencia de drogas en el organismo:** Ni se denuncia ni se sanciona por la Ley de Seguridad Vial (TRLTSV).
- 8) **Infracción por no someterse a un control de alcoholemia cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción.** Muy grave (Art. 77.d TRLTSV).
- 9) **Infracción por no someterse al control de drogas cuando se hallen implicados en algún accidente de tráfico o hayan cometido una infracción:** Muy grave (Art. 77.d TRLTSV).
- 10) **Infracción por no someterse en marco de un programa preventivo para la comprobación del nivel de alcoholemia:** No está tipificada.
- 11) **Infracción por no someterse en marco de un programa preventivo para la comprobación de presencia de drogas en el organismo:** No está tipificada.

- 1) **Tasa máxima de alcoholemia:** No está prevista.
- 2) **Presencia de drogas:** No está prevista.
- 3) **Presencia de medicamentos:** No está prevista.
- 4) **Sometimiento a las pruebas de detección de alcohol:**
 - a) Sí, cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción vial (Art. 14.2 TRLTSV).
 - b) Sí, cuando se hallen implicados en algún accidente de circulación (Art. 21 RGCir).
 - c) Sí, cuando estén implicados directamente como posibles responsables de un accidente de circulación (Art. 21.a RGCir).
 - d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 21.c RGCir).
- 5) **Sometimiento a las pruebas de detección de drogas:**
 - a) Sí, cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción (Art. 14.2 TRLTSV).
Es infracción perder el control de un animal o animales (Art. 13.1 TRLTSV y Art. 17.1 RGCir). Es infracción leve (Art. 75 TRLTSV) al no estar tipificada como conducción negligente, ya que ésta según el art. 10.2 TRLTSV y el art. 3.1) RGCir parece que sólo la puede cometer el conductor de un vehículo.
 - b) Sí, cuando se hallen implicados directamente como posibles responsables en un accidente de circulación (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.a RGCir).
 - c) Sí, cuando sean denunciados por cometer alguna infracción (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.c RGCir).
- 6) **Infracción por tasa de alcoholemia:** No existe en el RGCir tasa de alcoholemia para estos usuarios.
- 7) **Infracción por presencia de drogas en el organismo:** Muy grave (Art. 77.c TRLTSV). Aunque no existe tasa se denuncia y sanciona su mera presencia, cuando habiendo cometido una infracción o habiéndose visto implicado en un accidente de tráfico se someta a las pruebas de detección y de positivo.
- 8) **Infracción por no someterse al control de alcoholemia cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción:** Muy grave (Art. 77.d TRLTSV).
- 9) **Infracción por no someterse al control de drogas cuando se hallen implicados en algún accidente de tráfico o hayan cometido una infracción:** Muy grave (Art. 77.d TRLTSV).
- 10) **Infracción por no someterse en marco de un programa preventivo para la comprobación del nivel de alcoholemia:** No está tipificada.
- 11) **Infracción por no someterse en marco de un programa preventivo para la comprobación de presencia de drogas en el organismo:** No está tipificada.

- 1) **Tasa máxima de alcoholemia:** 0,5 g por l de sangre, o de alcohol en aire espirado superior a 0,25 mg por l (Art. 14.1 TRLTSV y Art. 20 RGCir).
- 2) **Presencia de drogas:** Prohibida (Art. 14.1 TRLTSV y Art. 27.1 RGCir).
- 3) **Presencia de medicamentos:**
 - a) Se permite bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica, siempre que se conduzca con diligencia, precaución y no distracción (Art. 14.1 TRLTSV).
 - b) Se prohíbe, si su ingesta altera el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro (Art. 27.1 RGCir).
- 4) **Sometimiento a las pruebas de detección de alcohol:**
 - a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 TRLTSV y Art. 21 RGCir)
 - b) Sí, cuando estén implicados directamente como posibles responsables de un accidente de circulación (Art. 21.a RGCir).
 - c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de bebidas alcohólicas (Art. 21.b RGCir).
 - d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 21.c RGCir).
 - e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de alcoholemia ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 21.d RGCir).
- 5) **Sometimiento a las pruebas de detección de drogas:**
 - a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 TRLTSV).
 - b) Sí, cuando se hallen implicados directamente como posibles responsables en un accidente de circulación (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.a RGCir).
 - c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de drogas (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.b RGCir).
 - d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.c RGCir).
 - e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de drogas ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.d RGCir).
- 6) **Infracción por tasa de alcoholemia:** Muy grave (Art. 77.c TRLTSV).
- 7) **Infracción por presencia de drogas en el organismo:** Muy grave (Art. 77.c TRLTSV).
- 8) **Infracción por no someterse al control de alcoholemia cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción:** Muy grave (Art. 77.d TRLTSV).
- 9) **Infracción por no someterse al control de drogas cuando se hallen implicados en algún accidente de tráfico o hayan cometido una infracción:** Muy grave (Art. 77.d TRLTSV).
- 10) **Infracción por no someterse al control de alcoholemia en el marco de un programa preventivo de control:** Muy grave (art. 77.d TRLTSV)
- 11) **Infracción por no someterse al control de drogas en el marco de un programa preventivo de control:** Muy grave (art. 77.d TRLTSV y art. 28.2 RGCir).

- 1) **Tasa máxima de alcoholemia:** 0,5 g por l de sangre, o de alcohol en aire espirado superior a 0,25 mg por l (Art. 14.1 TRLTSV y Art. 20 RGCir).
- 2) **Presencia de drogas:** Prohibida (Art. 14.1 TRLTSV y Art. 27.1 RGCir).
- 3) **Presencia de medicamentos:**
 - a) Se permite bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica, siempre que se conduzca con diligencia, precaución y no distracción (Art. 14.1 TRLTSV).
 - b) Se prohíbe si su ingesta altera el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro (Art. 27.1 RGCir).
- 4) **Sometimiento a las pruebas de detección de alcohol:**
 - a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 TRLTSV y Art. 21 RGCir)
 - b) Sí, cuando estén implicados directamente como posible responsable de un accidente de circulación (Art. 21.a RGCir).
 - c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de bebidas alcohólicas (Art. 21.b RGCir).
 - d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 21.c RGCir)²³⁵⁹.
 - e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de alcoholemia ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 28.d RGCir en relación con 21.d RGCir).
- 5) **Sometimiento a las pruebas de detección de drogas:**
 - a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 TRLTSV).
 - b) Sí, cuando se hallen implicados directamente como posibles responsables en un accidente de circulación (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.a RGCir).
 - c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de drogas (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.b RGCir).
 - d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 28.b RGCir en relación el Art. 21.c RGCir).
 - e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de drogas ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.d RGCir).
- 6) **Infracción por tasa de alcoholemia:** Muy grave (Art. 77.c TRLTSV).
- 7) **Infracción por presencia de drogas en el organismo:** Muy grave (Art. 77.c TRLTSV).
- 8) **Infracción por no someterse al control de alcoholemia cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción:** Muy grave (Art. 77.d TRLTSV).
- 9) **Infracción por no someterse al control de drogas cuando se hallen implicados en algún accidente de tráfico o hayan cometido una infracción:** Muy grave (Art. 77.d TRLTSV).
- 10) **Infracción por no someterse al control de alcoholemia en el marco de un programa preventivo de control:** Muy grave (art. 77.d TRLTSV)
- 11) **Infracción por no someterse al control de drogas en el marco de un programa preventivo de control:** Muy grave (art. 77.d TRLTSV y art. 28.2 RGCir).

²³⁵⁹ Es infracción perder el control de un animal o animales (Art. 13.1 TRLTSV y Art. 17.1 RGCir). Es infracción grave por conducción negligente (Art. 76.m TRLTSV) por no respetar lo dispuesto en el art. 10.2 TRLTSV y en el art. 3.1) RGCir sobre el comportamiento en la circulación de los conductores de vehículos.

- 1) **Tasa máxima de alcoholemia:** 0,5 g por l de sangre, o de alcohol en aire espirado superior a 0,25 mg por l (Art. 14.1 TRLTSV y Art. 20 RGCir).
- 2) **Presencia de drogas:** Prohibida (Art. 14.1 TRLTSV y Art. 27.1 RGCir).
- 3) **Presencia de medicamentos:**
 - a) Se permite bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica, siempre que se conduzca con diligencia, precaución y no distracción (Art. 14.1 TRLTSV).
 - b) Se prohíbe si su ingesta altera el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro (Art. 27.1 RGCir).
- 4) **Sometimiento a las pruebas de detección de alcohol:**
 - a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 TRLTSV y Art. 21 RGCir)
 - b) Sí, cuando estén implicados directamente como posible responsable de un accidente de circulación (Art. 21.a RGCir).
 - c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de bebidas alcohólicas (Art. 21.b RGCir).
 - d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 21.c RGCir).
 - e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de alcoholemia ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 21.d RGCir).
- 5) **Sometimiento a las pruebas de detección de drogas:**
 - a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 TRLTSV).
 - b) Sí, cuando se hallen implicados directamente como posibles responsables en un accidente de circulación (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.a RGCir).
 - c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de drogas (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.b RGCir).
 - d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.c RGCir).
 - e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de drogas ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.d RGCir).
- 6) **Infracción por tasa de alcoholemia:** Muy grave (Art. 77.c TRLTSV).
- 7) **Infracción por presencia de drogas en el organismo:** Muy grave (Art. 77.c TRLTSV).
- 8) **Infracción por no someterse al control de alcoholemia cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción:** Muy grave (Art. 77.d TRLTSV).
- 9) **Infracción por no someterse al control de drogas cuando se hallen implicados en algún accidente de tráfico o hayan cometido una infracción:** Muy grave (Art. 77.d TRLTSV).
- 10) **Infracción por no someterse al control de alcoholemia en el marco de un programa preventivo de control:** Muy grave (art. 77.d TRLTSV)
- 11) **Infracción por no someterse al control de drogas en el marco de un programa preventivo de control:** Muy grave (art. 77.d TRLTSV y art. 28.2 RGCir).

- 1) **Tasa máxima de alcoholemia:** 0,0 g por l de sangre o de alcohol en aire espirado superior a 0,00 mg por l (Art. 14.1 TRLTSV).
- 2) **Presencia de drogas:** Prohibida (Art. 14.1 TRLTSV y Art. 27.1 RGCir).
- 3) **Presencia de medicamentos:**
 - a) Se permite bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica, siempre que se conduzca con diligencia, precaución y no distracción (Art. 14.1 TRLTSV).
 - b) Se prohíbe si su ingesta altera el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro (Art. 27.1 RGCir).
- 4) **Sometimiento a las pruebas de detección de alcohol:**
 - a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 TRLTSV y Art. 21 RGCir).
 - b) Sí, cuando estén implicados directamente como posibles responsables de un accidente de circulación (Art. 21.a RGCir).
 - c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de bebidas alcohólicas (Art. 21.b RGCir).
 - d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 21.c RGCir).
 - e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de alcoholemia ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 21.d RGCir).
- 5) **Sometimiento a las pruebas de detección de drogas:**
 - a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 TRLTSV).
 - b) Sí, cuando se hallen implicados directamente como posibles responsables en un accidente de circulación (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.a RGCir).
 - c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de drogas (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.b RGCir).
 - d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.c RGCir).
 - e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de drogas ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.d RGCir).
- 6) **Infracción por tasa de alcoholemia:** Muy grave (Art. 77.c TRLTSV).
- 7) **Infracción por presencia de drogas en el organismo:** Muy grave (Art. 77.c TRLTSV).
- 8) **Infracción por no someterse al control de alcoholemia cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción:** Muy grave (Art. 77.d TRLTSV).
- 9) **Infracción por no someterse al control de drogas cuando se hallen implicados en algún accidente de tráfico o hayan cometido una infracción:** Muy grave (Art. 77.d TRLTSV).
- 10) **Infracción por no someterse al control de alcoholemia en el marco de un programa preventivo de control:** Muy grave (art. 77.d TRLTSV)
- 11) **Infracción por no someterse al control de drogas en el marco de un programa preventivo de control:** Muy grave (art. 77.d TRLTSV y art. 28.2 RGCir).

- 1) **Tasa máxima de alcoholemia:** 0,5 g por l de sangre, o de alcohol en aire espirado superior a 0,25 mg por l (Art. 14.1 TRLTSV y Art. 20 RGCir).
- 2) **Presencia de drogas:** Prohibida (Art. 14.1 TRLTSV y Art. 27.1 RGCir).
- 3) **Presencia de medicamentos:**
 - a) Se permite bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica, siempre que se conduzca con diligencia, precaución y no distracción (Art. 14.1 TRLTSV).
 - b) Se prohíbe si su ingesta altera el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro (Art. 27.1 RGCir).
- 4) **Sometimiento a las pruebas de detección de alcohol:**
 - a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 TRLTSV y Art. 21 RGCir).
 - b) Sí, cuando estén implicados directamente como posibles responsables de un accidente de circulación (Art. 21.a RGCir).
 - c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de bebidas alcohólicas (Art. 21.b RGCir).
 - d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 21.c RGCir).
 - e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de alcoholemia ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 21.d RGCir).
- 5) **Sometimiento a las pruebas de detección de drogas:**
 - a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 TRLTSV).
 - b) Sí, cuando se hallen implicados directamente como posibles responsables en un accidente de circulación (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.a RGCir).
 - c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de drogas (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.b RGCir).
 - d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.c RGCir).
 - e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de drogas ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.d RGCir).
- 6) **Infracción por tasa de alcoholemia:** Muy grave (Art. 77.c TRLTSV).
- 7) **Infracción por presencia de drogas en el organismo:** Muy grave (Art. 77.c TRLTSV).
- 8) **Infracción por no someterse al control de alcoholemia cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción:** Muy grave (Art. 77.d TRLTSV).
- 9) **Infracción por no someterse al control de drogas cuando se hallen implicados en algún accidente de tráfico o hayan cometido una infracción:** Muy grave (Art. 77.d TRLTSV).
- 10) **Infracción por no someterse al control de alcoholemia en el marco de un programa preventivo de control:** Muy grave (art. 77.d TRLTSV)
- 11) **Infracción por no someterse al control de drogas en el marco de un programa preventivo de control:** Muy grave (art. 77.d TRLTSV y art. 28.2 RGCir).

- 1) **Tasa máxima de alcoholemia:** 0,3 g por l de sangre, o de alcohol en aire espirado superior a 0,15 mg por l (Art. 14.1 TRLTSV y Art. 20 RGCir).
- 2) **Presencia de drogas:** Prohibida (Art. 14.1 TRLTSV y Art. 27.1 RGCir).
- 3) **Presencia de medicamentos:**
 - a) Se permite bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica, siempre que se conduzca con diligencia, precaución y no distracción (Art. 14.1 TRLTSV).
 - b) Se prohíbe si su ingesta altera el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro (Art. 27.1 RGCir).
- 4) **Sometimiento a las pruebas de detección de alcohol:**
 - a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 TRLTSV y Art. 21 RGCir).
 - b) Sí, cuando estén implicados directamente como posibles responsables de un accidente de circulación (Art. 21.a RGCir).
 - c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de bebidas alcohólicas (Art. 21.b RGCir).
 - d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 21.c RGCir).
 - e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de alcoholemia ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 21.d RGCir).
- 5) **Sometimiento a las pruebas de detección de drogas:**
 - a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 TRLTSV).
 - b) Sí, cuando se hallen implicados directamente como posibles responsables en un accidente de circulación (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.a RGCir).
 - c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de drogas (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.b RGCir).
 - d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.c RGCir).
 - e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de drogas ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.d RGCir).
- 6) **Infracción por tasa de alcoholemia:** Muy grave (Art. 77.c TRLTSV).
- 7) **Infracción por presencia de drogas en el organismo:** Muy grave (Art. 77.c TRLTSV).
- 8) **Infracción por no someterse al control de alcoholemia cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción:** Muy grave (Art. 77.d TRLTSV).
- 9) **Infracción por no someterse al control de drogas cuando se hallen implicados en algún accidente de tráfico o hayan cometido una infracción:** Muy grave (Art. 77.d TRLTSV).

²³⁶⁰ No está del todo clara la tasa máxima de alcoholemia de este tipo de usuarios cuando ejercen la enseñanza práctica. Al ser un vehículo de servicio público, es decir que necesita una autorización de la Administración para desarrollar su actividad, la tasa máxima según el art. 20 RGCir es de 0,3 g/l en sangre o de 0,15 mg/l en aire espirado. Tengamos en cuenta que la tarjeta ITV indica en el apartado D4 el Servicio al que se destina: A03 (A-Servicio Público 03- Aprendizaje de la Conducción). Sin embargo, los medios de comunicación y la propia revista de la DGT, de febrero de 2014, los consideran conductores comunes y otras fuentes consultadas estiman que cuando acompañan a un aspirante al permiso B son conductores comunes, mientras que cuando acompañan a un aspirante al permiso C o D tienen la misma tasa que los conductores profesionales. Esto último se debe a que son ellos los conductores legales de los vehículos de autoescuela mientras ejercen la enseñanza práctica.

- 10) **Infracción por no someterse al control de alcoholemia en el marco de un programa preventivo de control: Muy grave (art. 77.d TRLTSV)**
- 11) **Infracción por no someterse al control de drogas en el marco de un programa preventivo de control: Muy grave (art. 77.d TRLTSV y art. 28.2 RGCir).**

- 1) **Tasa máxima de alcoholemia:** 0,3 g por l de sangre, o de alcohol en aire espirado superior a 0,15 mg por l (Art. 14.1 TRLTSV y Art. 20 RGCir).
- 2) **Presencia de drogas:** Prohibida (Art. 14.1 TRLTSV y Art. 27.1 RGCir).
- 3) **Presencia de medicamentos:**
 - a) Se permite bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica, siempre que se conduzca con diligencia, precaución y no distracción (Art. 14.1 TRLTSV).
 - b) Se prohíbe si su ingesta altera el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro (Art. 27.1 RGCir).
- 4) **Sometimiento a las pruebas de detección de alcohol:**
 - a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 TRLTSV y Art. 21 RGCir)
 - b) Sí, cuando estén implicados directamente como posibles responsables de un accidente de circulación (Art. 21.a RGCir).
 - c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de bebidas alcohólicas (Art. 21.b RGCir).
 - d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 21.c RGCir).
 - e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de alcoholemia ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 21.d RGCir).
- 5) **Sometimiento a las pruebas de detección de drogas:**
 - a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 TRLTSV).
 - b) Sí, cuando se hallen implicados directamente como posibles responsables en un accidente de circulación (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.a RGCir).
 - c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de drogas (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.b RGCir).
 - d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.c RGCir).
 - e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de drogas ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.d RGCir).
- 6) **Infracción por tasa de alcoholemia:** Muy grave (Art. 77.c TRLTSV).
- 7) **Infracción por presencia de drogas en el organismo:** Muy grave (Art. 77.c TRLTSV).
- 8) **Infracción por no someterse al control de alcoholemia cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción:** Muy grave (Art. 77.d TRLTSV).
- 9) **Infracción por no someterse al control de drogas cuando se hallen implicados en algún accidente de tráfico o hayan cometido una infracción:** Muy grave (Art. 77.d TRLTSV).
- 10) **Infracción por no someterse al control de alcoholemia en el marco de un programa preventivo de control:** Muy grave (art. 77.d TRLTSV)
- 11) **Infracción por no someterse al control de drogas en el marco de un programa preventivo de control:** Muy grave (art. 77.d TRLTSV y art. 28.2 RGCir).

- 1) **Tasa máxima de alcoholemia:** 0,3 g por l de sangre, o de alcohol en aire espirado superior a 0,15 mg por l (Art. 14.1 TRLTSV y Art. 20 RGCir).
- 2) **Presencia de drogas:** Prohibida (Art. 14.1 TRLTSV y Art. 27.1 RGCir).
- 3) **Presencia de medicamentos:**
 - a) Se permite bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica, siempre que se conduzca con diligencia, precaución y no distracción (Art. 14.1 TRLTSV).
 - b) Se prohíbe si su ingesta altera el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro (Art. 27.1 RGCir).
- 4) **Sometimiento a las pruebas de detección de alcohol:**
 - a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 TRLTSV y Art. 21 RGCir)
 - b) Sí, cuando estén implicados directamente como posibles responsables de un accidente de circulación (Art. 21.a RGCir).
 - c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de bebidas alcohólicas (Art. 21.b RGCir).
 - d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 21.c RGCir).
 - e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de alcoholemia ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 21.d RGCir).
- 5) **Sometimiento a las pruebas de detección de drogas:**
 - a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 TRLTSV).
 - b) Sí, cuando se hallen implicados directamente como posibles responsables en un accidente de circulación (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.a RGCir).
 - c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de drogas (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.b RGCir).
 - d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.c RGCir).
 - e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de drogas ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.d RGCir).
- 6) **Infracción por tasa de alcoholemia:** Muy grave (Art. 77.c TRLTSV).
- 7) **Infracción por presencia de drogas en el organismo:** Muy grave (Art. 77.c TRLTSV).
- 8) **Infracción por no someterse al control de alcoholemia cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción:** Muy grave (Art. 77.d TRLTSV).
- 9) **Infracción por no someterse al control de drogas cuando se hallen implicados en algún accidente de tráfico o hayan cometido una infracción:** Muy grave (Art. 77.d TRLTSV).
- 10) **Infracción por no someterse al control de alcoholemia en el marco de un programa preventivo de control:** Muy grave (art. 77.d TRLTSV)
- 11) **Infracción por no someterse al control de drogas en el marco de un programa preventivo de control:** Muy grave (art. 77.d TRLTSV y art. 28.2 RGCir).

- 1) **Tasa máxima de alcoholemia:** 0,3 g por l de sangre, o de alcohol en aire espirado superior a 0,15 mg por l (ART. 14.1 TRLTSV Y ART. 20 RGCir).
- 2) **Presencia de drogas:** Prohibida (Art. 14.1 TRLTSV y Art. 27.1 RGCir).
- 3) **Presencia de medicamentos:**
 - a) Se permite bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica, siempre que se conduzca con diligencia, precaución y no distracción (Art. 14.1 TRLTSV).
 - b) Se prohíbe si su ingesta altera el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro (Art. 27.1 RGCir).
- 4) **Sometimiento a las pruebas de detección de alcohol:**
 - a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 TRLTSV y Art. 21 RGCir).
 - b) Sí, cuando estén implicados directamente como posibles responsables de un accidente de circulación (Art. 21.a RGCir).
 - c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de bebidas alcohólicas (Art. 21.b RGCir).
 - d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 21.c RGCir).
 - e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de alcoholemia ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 21.d RGCir).
- 5) **Sometimiento a las pruebas de detección de drogas:**
 - a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 TRLTSV).
 - b) Sí, cuando se hallen implicados directamente como posibles responsables en un accidente de circulación (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.a RGCir).
 - c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de drogas (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.b RGCir).
 - d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.c RGCir).
 - e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de drogas ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.d RGCir).
- 6) **Infracción por tasa de alcoholemia:** Muy grave (Art. 77.c TRLTSV).
- 7) **Infracción por presencia de drogas en el organismo:** Muy grave (Art. 77.c TRLTSV).
- 8) **Infracción por no someterse al control de alcoholemia cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción:** Muy grave (Art. 77.d TRLTSV).
- 9) **Infracción por no someterse al control de drogas cuando se hallen implicados en algún accidente de tráfico o hayan cometido una infracción:** Muy grave (Art. 77.d TRLTSV).
- 10) **Infracción por no someterse al control de alcoholemia en el marco de un programa preventivo de control:** Muy grave (art. 77.d TRLTSV)
- 11) **Infracción por no someterse al control de drogas en el marco de un programa preventivo de control:** Muy grave (art. 77.d TRLTSV y art. 28.2 RGCir).

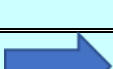
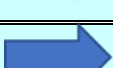
- 1) **Tasa máxima de alcoholemia:** 0,3 g por l de sangre, o de alcohol en aire espirado superior a 0,15 mg por l (Art. 14.1 TRLTSV y Art. 20 RGCir).
- 2) **Presencia de drogas:** Prohibida (Art. 14.1 TRLTSV y Art. 27.1 RGCir).
- 3) **Presencia de medicamentos:**
 - a) Se permite bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica, siempre que se conduzca con diligencia, precaución y no distracción (Art. 14.1 TRLTSV).
 - b) Se prohíbe si su ingesta altera el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro (Art. 27.1 RGCir).
- 4) **Sometimiento a las pruebas de detección de alcohol:**
 - a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 TRLTSV y Art. 21 RGCir).
 - b) Sí, cuando estén implicados directamente como posibles responsables de un accidente de circulación (Art. 21.a RGCir).
 - c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de bebidas alcohólicas (Art. 21.b RGCir).
 - d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 21.c RGCir).
 - d) Sí, cuando se trate de un control preventivo de alcoholemia ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 21.d RGCir).
- 5) **Sometimiento a las pruebas de detección de drogas:**
 - a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 TRLTSV).
 - b) Sí, cuando se hallen implicados directamente como posibles responsables en un accidente de circulación (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.a RGCir).
 - c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de drogas (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.b RGCir).
 - d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.c RGCir).
 - e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de drogas ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.d RGCir).
- 6) **Infracción por tasa de alcoholemia:** Muy grave (Art. 77.c TRLTSV).
- 7) **Infracción por presencia de drogas en el organismo:** Muy grave (Art. 77.c TRLTSV).
- 8) **Infracción por no someterse al control de alcoholemia cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción:** Muy grave (Art. 77.d TRLTSV).
- 9) **Infracción por no someterse al control de drogas cuando se hallen implicados en algún accidente de tráfico o hayan cometido una infracción:** Muy grave (Art. 77.d TRLTSV).
- 10) **Infracción por no someterse al control de alcoholemia en el marco de un programa preventivo de control:** Muy grave (art. 77.d TRLTSV)
- 11) **Infracción por no someterse al control de drogas en el marco de un programa preventivo de control:** Muy grave (art. 77.d TRLTSV y art. 28.2 RGCir).



PROCEDIMIENTO SANCIONADOR



Las causas de inadmisión de los recursos administrativos están reguladas en el artículo 116 de la LPAC.

Causas de inadmisión de recursos administrativos		<i>Ser incompetente el órgano administrativo cuando el competente pertenece a otra Administración pública</i>	<i>Debe remitirse al órgano competente</i>
		<i>Carecer el recurrente de legitimación</i>	
		<i>Tratarse de un acto no susceptible de recurso.</i>	
		<i>Haber transcurrido el plazo para la interposición del recurso</i>	
		<i>Carecer el recurso de forma manifiesta de fundamento</i>	

La denuncia notificada en el acto al conductor/a responsable de la infracción inicia el procedimiento sancionador (art. 86.2 TRLTSV).

Cuando la notificación se realice en la Dirección Electrónica Vial (DEV) y transcurrieran 10 días naturales sin que el interesado acceda a su contenido, se entenderá que aquélla ha sido rechazada, y se tendrá por efectuado el trámite, continuándose el procedimiento (art. 90.2 TRLTSV).

Cuando la notificación se practique en el domicilio del interesado, de no hallarse presente éste en el momento de entregarse, podrá hacerse cargo de la misma cualquier persona que se encuentre en el domicilio y haga constar su identidad. Si nadie se hiciera cargo de la notificación, se dejará constancia de esta circunstancia en el procedimiento sancionador, junto con el día y la hora en que se intentó, y se practicará de nuevo dentro de los tres días siguientes. Si tampoco fuera posible la entrega, se dará por cumplido el trámite, procediéndose a la publicación en el Boletín Oficial del Estado.

(Debemos tener en cuenta que la Ley 39/2015 en su art. 42 establece: “2. Cuando la notificación se practique en el domicilio del interesado, de no hallarse presente éste en el momento de entregarse la notificación, podrá hacerse cargo de la misma cualquier persona mayor de catorce años que se encuentre en el domicilio y haga constar su identidad. Si nadie se hiciera cargo de la notificación, se hará constar esta circunstancia en el expediente, junto con el día y la hora en que se intentó la notificación, intento que se repetirá por una sola vez y en una hora distinta dentro de los tres días siguientes. En caso de que el primer intento de notificación se haya realizado antes de las quince horas, el segundo intento deberá realizarse después de las quince horas y viceversa, dejando en todo caso al menos un margen de diferencia de tres horas entre ambos intentos de notificación.”)

Si estando el interesado en el domicilio rechazase la notificación, se hará constar en el procedimiento sancionador, especificándose las circunstancias del intento de notificación, teniéndose por efectuado el trámite y continuándose el procedimiento (art. 90.3 TRLTSV).

Las notificaciones que no puedan efectuarse en la Dirección Electrónica Vial (DEV) y, en caso de no disponer de la misma, en el domicilio que figure en los registros de Tráfico, se practicarán en el BOE. Transcurridos 20 días naturales desde que la notificación se hubiese publicado en el BOE se entenderá que ésta ha sido practicada (art. 91 TRLTSV).

La pérdida de puntos sólo se produce en determinadas infracciones (art. 87.4 TRLTSV).

Las alegaciones deben contener el número del expediente sancionador, los datos del interesado, las propias alegaciones y la firma del interesado.

Si se aportan datos nuevos se da traslado de las alegaciones al agente para que informe en el plazo de quince días naturales

Las alegaciones (por internet las personas jurídicas y las físicas, por correo postal o presencialmente sólo las físicas) con o sin proposición o aporte de pruebas se presentarán en 20 días naturales desde el día siguiente a recibir la notificación en el domicilio o en la dirección electrónica.

Si se ha intentado notificar en la dirección postal y no se ha podido localizar al denunciado, se procede a publicar la sanción en el Tablón Edictal Único. Desde esta publicación, se disponen igualmente de 20 días para presentar alegaciones.

La denegación de pruebas debe ser motivada.

A) Notificación de la denuncia en el acto o por vía postal o electrónica sin alegaciones y con pago (art. 94 TRLTSV)

Procedimiento abreviado
<i>Renuncia a presentar alegaciones. Si se formulan se tendrán por no presentadas</i>
<i>Pago voluntario en el acto o en 20 días naturales desde el día siguiente a la denuncia con 50% de reducción del importe de la sanción.</i>
<i>Terminación del procedimiento sin necesidad de dictar resolución expresa el día que en se realice el pago</i>
<i>Firmeza de la sanción en vía administrativa con efectos desde el día siguiente al pago</i>
<i>Se puede presentar recurso extraordinario de revisión para aquellos actos firmes que tengan ciertas anomalías esenciales.</i>
<i>Detracción de puntos, en su caso, para determinadas infracciones graves y muy graves</i>
<i>Posibilidad de recurso contencioso-administrativa con abogado y procurador desde el día siguiente al pago (plazo de 2 meses)</i>

Vemos que en el procedimiento abreviado sí que se puede acudir a la vía judicial y presentar recurso contencioso administrativo. La sentencia del Tribunal Supremo n.º 232/2021, de 18 de febrero, considera que *“la renuncia o desistimiento que se exige para beneficiarse de las reducciones solo afecta a las acciones o recursos contra la sanción a ejercitar en la vía administrativa y no en la judicial. Eso sí, a continuación matiza que: «Ahora bien, una cosa es que en tales casos subsista la posibilidad de impugnar en la vía jurisdiccional contencioso-administrativa la resolución sancionadora, y otra distinta que el sujeto que se haya visto beneficiado por la reducción de la sanción —por haber reconocido su responsabilidad en la infracción y haber renunciado a ejercitar acciones o recursos en vía administrativa contra la sanción— tenga que asumir, como contrapartida lógica, que se incremente la dificultad para impugnar con éxito en la vía judicial contencioso-administrativa la resolución sancionadora, porque esa será la consecuencia natural de haber reconocido voluntariamente su responsabilidad en aplicación de los principios de buena fe y de vinculación a los propios actos, que exigen a todos los sujetos que intervienen en el procedimiento la debida coherencia en sus comportamientos procesales. Esto es, aunque el sujeto renunciante pueda impugnar en vía jurisdiccional la resolución sancionadora, para que dicha impugnación pueda tener éxito tendrá que proporcionar al juzgador una sólida explicación que justifique cumplidamente el motivo por el que, habiendo asumido primeramente su responsabilidad por la infracción cometida —que conlleva el reconocimiento de la concurrencia de los elementos objetivo y subjetivo de la infracción, es decir, de su participación en los hechos tipificados y de su culpabilidad—, después, en vía judicial, sostiene la inexistencia de la infracción, negando la concurrencia de los mencionados elementos constitutivos de la infracción y evidenciando así un comportamiento procesal notoriamente contradictorio».*

B) Notificación de la denuncia en el acto o por vía postal o electrónica con alegaciones estimadas art. 95 TRLTSV)

<i>Procedimiento ordinario</i>
<i>Presentación de alegaciones</i>
<i>Alegaciones estimadas</i>
<i>Denuncia anulada</i>
<i>Fin del procedimiento y archivo del expediente</i>

C) Notificación de la denuncia en el acto o por vía postal o electrónica con alegaciones desestimadas, con pago (art. 95 TRLTSV)

<i>Procedimiento ordinario</i>
<i>Presentación de alegaciones</i>
<i>Alegaciones desestimadas</i>
<i>Pago de la sanción en 20 días naturales siguientes a la notificación de la resolución sancionadora</i>
<i>Detracción de puntos, en su caso, para determinadas infracciones graves y muy graves</i>
<i>Fin del procedimiento</i>

D) Notificación de la denuncia en el acto con alegaciones desestimadas, sin pago y sin recurso de reposición (art. 95 TRLTSV)

Procedimiento ordinario
Presentación de alegaciones
Alegaciones desestimadas
Impago de la sanción
<u>El impago implica resolución sancionadora, sin tener que ser expresa, confirmando la sanción y poniendo fin al procedimiento, en los siguientes casos:</u> <i>Infracciones leves en todos los casos</i> <i>Infracciones graves no notificadas en el acto y que no supongan detracción de puntos</i> <i>Infracciones graves notificadas en el acto que supongan o no la detracción de puntos</i> <i>Infracciones graves notificadas en el acto que supongan o no la detracción de puntos</i>
<u>Es necesario dictar resolución expresa en los siguientes casos:</u> <i>Infracciones graves con puntos no notificadas en el acto.</i> <i>Infracciones muy graves que no se hayan notificado en el acto.</i> <i>Infracciones en las que el interesado presenta alegaciones</i> <i>Infracciones del artículo 77: h): inhibidores de radares o cinemómetros; j): identificación del conductor; n): obras sin autorización; ñ): no instalar señalización de obras; o): actividades industriales; p): inhibidores de radares; q): autorización y funcionamiento de centros de enseñanza y formación y de acreditación de los centros de reconocimiento y r): daños a la infraestructura de la vía o masa o dimensiones excesivas del vehículo.</i>
<i>Detracción de puntos, en su caso, para determinadas infracciones graves y muy graves</i>

E) Notificación de la denuncia en el acto con alegaciones desestimadas, sin pago y con recurso de reposición desestimado (art. 95 y 96 TRLTSV)

Procedimiento ordinario
Presentación de alegaciones
Alegaciones desestimadas
Impago de la sanción
<u>El impago implica resolución sancionadora, sin tener que ser expresa, confirmando la sanción y poniendo fin al procedimiento, en los siguientes casos:</u> • <i>Infracciones leves en todos los casos</i> • <i>Infracciones graves no notificadas en el acto y que no supongan detracción de puntos</i> • <i>Infracciones graves notificadas en el acto que supongan o no la detracción de puntos</i> • <i>Infracciones graves notificadas en el acto que supongan o no la detracción de puntos</i>
<u>Es necesario dictar resolución expresa en los siguientes casos:</u> • <i>Infracciones graves con puntos no notificadas en el acto.</i> • <i>Infracciones muy graves que no se hayan notificado en el acto.</i> • <i>Infracciones en las que el interesado presenta alegaciones</i> • <i>Infracciones del artículo 77. h): inhibidores de radares o cinemómetros; j): identificación del conductor; n): obras sin autorización; ñ): no instalar señalización de obras; o): actividades industriales; p): inhibidores de radares; q): autorización y funcionamiento de centros de enseñanza y formación y de acreditación de los centros de reconocimiento y r): daños a la infraestructura de la vía o masa o dimensiones excesivas del vehículo.</i>
<i>Posible recurso administrativo de reposición ante el órgano que dictó la resolución sancionadora, en el plazo de 1 mes desde el día siguiente a la notificación de la misma.</i> <i>No podrán ser tenidos en cuenta en la resolución del recurso hechos, documentos y alegaciones del recurrente que pudo haber aportado en el procedimiento originario.</i> <i>Desestimado expresamente o si no recae resolución expresa en el plazo de un mes.</i> <i>El recurso de reposición no suspende la ejecución de la sanción. Si se solicita que se suspenda, se considera denegada si no se resuelve en el plazo de un mes</i>
<i>Se puede impugnar directamente la resolución sancionadora sin presentar previamente recurso de reposición, pero si se presenta hay que esperar a que se resuelva expresamente o se hay produce la desestimación presunta (art. 123 Ley 39/2015)</i>
<i>Recurso desestimado y posibilidad de recurso contencioso-administrativo con abogado y procurador (plazo de 2 meses)</i>
<i>Detracción de puntos, en su caso, para determinadas infracciones graves y muy graves</i>

F) Notificación de la denuncia por vía postal o vía electrónica con alegaciones desestimadas, sin pago y con recurso de reposición desestimado (art. 95 TRLTSV)

Procedimiento ordinario
<i>Inicialmente se publica en la DEV. Si no la tiene se envía al domicilio y si no se consigue notificar o se rechaza se puede publicar en el TESTRA. Se publica también en el BOE y a los 20 días naturales se da por notificado</i>
Presentación de alegaciones
Alegaciones desestimadas e impago de la sanción
<i>El impago implica resolución sancionadora, sin tener que ser expresa, confirmando la sanción y poniendo fin al procedimiento, en los siguientes casos:</i> <i>• Infracciones leves en todos los casos</i> <i>• Infracciones graves no notificadas en el acto y que no supongan detracción de puntos</i> <i>• Infracciones graves notificadas en el acto que supongan o no la detracción de puntos</i> <i>• Infracciones graves notificadas en el acto que supongan o no la detracción de puntos</i>
<i>Es necesario dictar resolución expresa en los siguientes casos:</i> <i>• Infracciones graves con puntos no notificadas en el acto.</i> <i>• Infracciones muy graves que no se hayan notificado en el acto.</i> <i>• Infracciones en las que el interesado presenta alegaciones</i> <i>Infracciones del artículo 77. h): inhibidores de radares o cinemómetros; j): identificación del conductor; n): obras sin autorización; ñ): no instalar señalización de obras; o): actividades industriales; p): inhibidores de radares; q): autorización y funcionamiento de centros de enseñanza y formación y de acreditación de los centros de reconocimiento y r): daños a la infraestructura de la vía o masa o dimensiones excesivas del vehículo.</i>
<i>Recurso administrativo de reposición en el plazo de un mes desde el día siguiente a la notificación de la resolución sancionadora. Desestimado expresamente o si no recae resolución expresa en el plazo de un mes.</i> <i>El recurso de reposición no suspende la ejecución de la sanción. Si se solicita que se suspenda, se considera denegada si no se resuelve en el plazo de un mes</i>
<i>Ejecución sanción al día siguiente de la notificación de la resolución sancionadora</i>
<i>Recurso desestimado y posibilidad de recurso contencioso-administrativo (plazo de 2 meses)</i>
<i>Detracción de puntos, en su caso, para determinadas infracciones graves y muy graves</i>

G) Notificación de la denuncia en el acto con alegaciones desestimadas, sin pago y con recurso de reposición estimado (art. 95 TRLTSV)

<i>Procedimiento ordinario</i>
<i>Alegaciones con o sin proposición o aporte de pruebas en 20 días naturales. La denegación de pruebas debe ser motivada</i>
<i>Si se aportan datos nuevos se da traslado de las alegaciones al agente para que informe en el plazo de quince días naturales</i>
<i>Alegaciones desestimadas</i>
<i>Recurso administrativo de reposición en el plazo de un mes desde el día siguiente a la notificación de la resolución sancionadora.</i> <i>El recurso de reposición no suspende la ejecución de la sanción. Si se solicita que se suspenda, se considera denegada si no se resuelve en el plazo de un mes</i>
<i>Recurso de reposición estimado</i>
<i>Denuncia anulada</i>
<i>Fin del procedimiento</i>

H) Notificación de la denuncia en el acto sin alegaciones y sin pago (art. 95 TRLTSV).

Procedimiento ordinario
Sin alegaciones
Impago de la sanción en 20 días naturales desde el día siguiente a la notificación
Detracción de puntos, en su caso, para determinadas infracciones graves y muy graves
<u>El impago implica la resolución sancionadora, sin tener que ser expresa, confirmando la sanción y poniendo fin al procedimiento, en los siguientes casos:</u> <i>Infracciones leves en todos los casos</i> <i>Infracciones graves no notificadas en el acto y que no supongan detracción de puntos</i> <i>Infracciones graves notificadas en el acto que supongan o no la detracción de puntos</i> <i>Infracciones graves notificadas en el acto que supongan o no la detracción de puntos</i>
<u>Es necesario dictar resolución expresa en los siguientes casos:</u> <i>Infracciones graves con puntos no notificadas en el acto.</i> <i>Infracciones muy graves que no se hayan notificado en el acto.</i> <i>Infracciones en las que el interesado presenta alegaciones</i> <i>Infracciones del artículo 77. h): inhibidores de radares o cinemómetros; j): identificación del conductor; n): obras sin autorización; ñ): no instalar señalización de obras; o): actividades industriales; p): inhibidores de radares; q): autorización y funcionamiento de centros de enseñanza y formación y de acreditación de los centros de reconocimiento y r): daños a la infraestructura de la vía o masa o dimensiones excesivas del vehículo.</i>
Ejecución de la sanción a partir del día siguiente de los 30 días naturales transcurridos desde la notificación de la denuncia

Recurso extraordinario de revisión

Contra las resoluciones sancionadoras en materia de tráfico también cabría presentar el recurso extraordinario de revisión.

Este recurso se regula en los artículos 125 y 126 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Se presenta ante el órgano administrativo que dictó la resolución, y cabrá cuando se produzca alguna de las siguientes circunstancias:

- Que al dictarlos se hubiera incurrido en error de hecho, que resulte de los propios documentos incorporados al expediente.

- Que aparezcan documentos de valor esencial para la resolución del asunto que evidencien el error en la resolución recurrida, aunque sean posteriores.
- Que en la resolución hayan influido esencialmente documentos o testimonios declarados falsos en una sentencia judicial firme, ya sea esta anterior o posterior a la resolución.
- Que la resolución se hubiese dictado como consecuencia de prevaricación, cohecho, violencia, maquinación fraudulenta u otra conducta punible, y así se haya declarado en sentencia judicial firme.

El art. 96.6 del TRLTSV especifica que:

«Contra las resoluciones sancionadoras dictadas por los órganos competentes de las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, así como por los Alcaldes, en el caso de las entidades locales, se estará a lo establecido en los anteriores apartados respetando la competencia sancionadora prevista en su normativa específica».

Recurso Contencioso-Administrativo

La Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa regula dos tipos de procedimientos:

- El ordinario.
- El abreviado.

El procedimiento abreviado es el que se aplica a la mayoría de los recursos por las sanciones de tráfico, al incluir todos aquellos asuntos cuya cuantía no supere los 30.000 euros.

El art. 78.1 de la LJCA, delimita el procedimiento abreviado del siguiente modo:

«Los Juzgados de lo Contencioso-Administrativo y, en su caso, los Juzgados Centrales de lo Contencioso-Administrativo de este Orden Jurisdiccional conocen, por el procedimiento abreviado, de los asuntos de su competencia que se susciten (...) sobre todas aquellas cuestiones cuya cuantía no supere los 30.000 euros».

Siguiendo lo dispuesto en este artículo, el procedimiento abreviado se tramitará de la siguiente forma:

1. Se inicia por demanda, acompañada de los documentos en que el actor funde su derecho, así como los que se ordenan en el artículo 45, apartado 2, de la LJCA, es decir, se acompañará también:

a) Documento que acredite la representación del compareciente, salvo que figurase unido a las actuaciones de otro recurso en curso ante el mismo juzgado o tribunal, en cuyo caso podrá solicitarse que se expida certificación para su unión a los autos.

b) Documento que acredite la legitimación del actor cuando la ostente por habérsela transmitido otro por herencia o por cualquier otro título.

c) La copia o traslado de la disposición o del acto expreso que se recurran, o indicación del expediente en que haya recaído el acto o el periódico oficial en que la disposición se haya publicado. Si el objeto del recurso fuera la inactividad de la Administración o una vía de hecho, se mencionará el órgano o dependencia al que se atribuya una u otra, en su caso, el expediente en que tuvieran origen, o cualesquiera otros datos que sirvan para identificar suficientemente el objeto del recurso.

d) El documento que acredite el cumplimiento de los requisitos exigidos para entablar acciones las personas jurídicas con arreglo a las normas o estatutos que les sean de aplicación, salvo que se hubieran incorporado o insertado en lo pertinente dentro del cuerpo del documento relativo a la representación.

El art. 23 de la LJCA establece que en las actuaciones ante órganos unipersonales (como sucede en los recursos de multas de tráfico), las partes podrán conferir su representación a un Procurador y serán asistidas, en todo caso, por abogado. Cuando las partes confieran su representación al abogado, será a este a quien se notifiquen las actuaciones.

IMPAGO DE LA MULTA

Lo primero a tener en cuenta es que la vigencia de la multa comienza en el momento en el que ésta se notifica al presunto infractor. En ese momento se abre un periodo de 30 días en los que se puede recurrir, es decir, se pueden presentar alegaciones en caso de considerar que la sanción no es justa.

Este periodo es simultáneo al plazo de 20 días que hay para llevar a cabo el denominado pronto pago, en el que la suma de la multa se reduce al 50%. Eso sí, en el momento en el que se paga, se renuncia a la posibilidad de presentar alegaciones.

El periodo ordinario que hay para pagar una multa es de dos meses, es decir, 60 días. Durante este tiempo la cantidad es la estipulada en la sanción.

Sin embargo, si el infractor opta por no pagar dentro de ese periodo, la multa se envía a la Agencia Tributaria, que pone en marcha el procedimiento de providencia de apremio. Éste establece un nuevo plazo para pagar, pero ya con un recargo del 10%. Si, de nuevo, la persona sancionada no salda la multa, el plazo se vuelve a ampliar y el recargo pasa a ser del 20%.

Si la persona sancionada sigue sin pagar incluso después de las dos moratorias, la Agencia Tributaria va a tratar de embargar la cantidad de la cuenta del deudor, y, en caso de no tener liquidez, reteniendo salarios o bienes inmuebles. Otra manera diferente es que se le retenga la cuantía del dinero que haya que devolverle al hacer la declaración de la renta anual.

DELITO DE DOLO Y DELITO DE IMPRUDENCIA



EL BIEN JURIDICO PROTEGIDO EN LOS DELITOS DE TRAFICO ES LA PAZ SOCIAL DEL ESTADO
 NO la reparación de las víctimas (con la excepción del Estatuto de la Víctima del Delito, y Dictámenes F8C3V 1/2021 y F8C3V 2/2021)

RDLo. 6/2015. TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL (LSV).

Art.14.2.LSV.- la NEGATIVA a la PRUEBA del contenido de alcohol y de la presencia de drogas en el organismo:

(dónde y cuándo). en las vías del art.2 de la LSV, durante las 24H.

(esta infografía versa sobre el trato a)

la NEGATIVA **SIN SÍNTOMAS** A PRUEBAS

(cuándo al añadir la Doctrina Legal supone que).

se diferencia en dos supuestos desde STS.210/2017 + STS.419/2017 + STS.2/2020

(literalmente párrafo 1º art.14.2 LSV se aplica sólo a CONDUCTOR de VEHÍCULO si NEGATIVA a pruebas se da en CONTROL POLICIAL ALEATORIO lo limita a)

párrafo 2º del art.14.2 LSV amplía, con matices, la NEGATIVA a pruebas a TODO USUARIO IMPLICADO en ACCIDENTE o tras INFRACCIÓN que infracción adva. LSV

(quién) NO se sanciona a usuario. NO conductor de vehículo: peatón, pasajero, alumno de autoescuela en prácticas, jinete, pastor.

Conductores de vehículos DE MOTOR otro tipo vehículos: tranvía, VMP, ciclista, carro arrastrado x animal de tiro

Conductores de vehículos DE MOTOR automóvil, ciclomotor y ciclo de motor que son vehículos de motor desde Reg.UE. 168/2013: L1e

(art.25.1.CE)

NO imputables por la LSV

art.77 d) LSV NEGATIVA de conductor de vehículo en CONTROL ALEATORIO: Infrac. MUY GRAVE

(por qué)

NO les es de aplicación el art.14.2 LSV

art.63 NO pierde puntos quien NO precisa Carnet

detratan 6 puntos (sólo se pierden por vía adva y sólo quienes requieren Permiso o Licencia para conducir)

(art.25.3.CE)

NO imputables por la LSV

desde STS mencionadas NO se puede derivar la NEGATIVA en CONTROL ALEATORIO a vía Penal

(sanciones) NO conductor de vehículo NO se sanciona por negativa sin síntomas en un CONTROL. L.O.4/2015: consumo droga art.36,16 + 37,17 alcohol si perturba grave tranquilidad

Conductor de vehículo sin síntomas: NEGARSE en CONTROL ALEATORIO INFRACCIÓN MUY GRAVE art.77 d) LSV, supone MULTA 1.000€ en aplicación del art.80.2 LSV; con dto 50% si paga en 20 días por art.94 LSV. Véase el art.81 LSV

ERROR DETECTADO en el Codificado Sancionador.

LSV se modifica x RDLo 6/2015, ANEXO II, Punto 3: Pierde 6 puntos conductor de vehículo k precise Permiso o Licencia x negativa en Control. Pero párrafo 1º del art.14.2 prohíbe negativa a conductor de todo vehículo en CONTROL ALEATORIO supuesto al NO regularse para usuario NO conductor = NO es siquiera infracción leve LSV. Que en el Codificado Sancionador Policial se subsumen como si fueran la misma infracción supone QUEBRAR: art.25.CE + arts.25 y 27 L.O.40/2015, lo que es un ERROR. También erran cuando siguen vinculando el Codificado 2022 a Ley 6/2014 ya derogada

1ª posibilidad: SENTENCIA prisión de 6 meses a 1 año + RETIRADA carné < 2 años: recuperará permiso si supera curso de 24H ATENTOS: con los puntos que tenía en el momento del juicio

2ª posibilidad: SENTENCIA prisión de 6 meses a 1 año + RETIRADA carné > 2 años: recupera permiso tras curso de 24H + examen ATENTOS: con obtención de 8 puntos por el párrafo 3º del art.47.CP + art.63.2.b) LSV

Jordi Morales Dumanjón, Técnico en Investigación y Reconstrucción de Sinistros Viales, Delegado en Girona de la ONG para la Prevención de Accidentes de Tráfico (PAT), víctima indirecta en 1982 cuando un conductor bebido atropelló mortalmente a mi padre, víctima directa en 2008 otro conductor bebido se saltó un Stop y me atropelló, con secuelas: 85%Discapacidad + Movilidad Reducida + Dependencia de Tercera Persona en Grado I. Me despidieron del trabajo: "así ya NO nos sirves para lo que te contratamos"

la conducción **CON SÍNTOMAS** y SÓLO en el caso CONDUCTOR de Vehículo de Motor y Ciclomotor (Reg UE 168/2013) **SIEMPRE** constituye DELITO art.379.2.CP

la negativa **CON SÍNTOMAS** de cond.veh.motor en CONTROL, ACCIDENTE o INFRACCIÓN, desde la STS.419/2017 suma al 383.CP el 379.2.CP en "concurrency de delitos" ATENTOS, tras STS.2/2020 de 08/01/2020: se aplica la exigente parcial a la NEGATIVA CON SÍNTOMAS en Delito del 383.CP

Definiciones en Anexo I de LSV, pero concepto de USUARIO se define en art.1.2.b) LSV

Conductores de vehículos DE MOTOR automóvil, ciclomotor y ciclo de motor que son vehículos de motor desde Reg.UE.168/2013: L1e

Conductores de otro tipo vehículos: tranvía, VMP, ciclista, carro arrastrado x animal de tiro

aquellos usuarios NO conductores: peatón, pasajero, alumno de autoescuela en prácticas, jinete, pastor...

art.77 d) LSV, la NEGATIVA de TODO USUARIO tras ACCIDENTE o INFRACCIÓN es una Infracción MUY GRAVE de la LSV:

por vía Penal NO se detraen puntos

arts. 64,5 y 65,3 LSV. NO se detraen puntos a quien NO necesita Permiso o Licencia.

art.74 LSV + art.25.L.O.40/2015 + art.25.CE NO permite derivar a Penal usuarios NO conductores de vehículos

Infracción MUY GRAVE de arts. 77.d) + 85 LSV derivaba a lo Penal la NEGATIVA sin síntomas de TODO CONDUCTOR vehículo x ACCIDENTE o INFRACCIÓN

ATENTOS: CONDUCTORES de Vehículo de motor y Ciclomotor DELITO art.383.CP. 2 opciones según gravedad

Otros conductores de vehículo: DELITO art.383.CP 6 meses a 1 año de prisión, NO pierde carné. Fin del proceso Penal.

en España, la 1ª condena de prisión <2 años NO supone ingreso en prisión, art.80.2.CP personas con adicciones y condena <5 años NO cumple si somete a tratamiento, art.80.5.CP

COMO ACTUAR EN CASO DE ACCIDENTE DE TRÁFICO

Medidas a adoptar

Las medidas a adoptar en caso de accidente se pueden agrupar en:

- Medidas en relación con la seguridad de la circulación.
- Medidas en relación con las víctimas.
- Medidas en relación con la comunicación de la propia identidad a otras personas implicadas en el accidente.
- Medidas en relación con la Autoridad o sus Agentes.
- Medidas en relación con la Compañía aseguradora.
- Medidas en relación con el remolque de los vehículos accidentados.

Medidas en relación con la seguridad de la circulación

Si se trata de un conductor no implicado en el accidente, debe detener el vehículo que conduce en lugar seguro y donde no perjudique a la circulación, situándolo fuera de la calzada y cumpliendo las normas de estacionamiento, siempre que sea posible. Una vez detenido, debe parar el motor, cortar el encendido e inmovilizarlo con el freno de estacionamiento.

Los conductores de los vehículos implicados en el accidente o, si éstos no pudieran hacerlo, cualquier usuario de la vía, implicado o no, deberán:

- Cortar el encendido de los vehículos implicados, si fuera necesario.
- Señalizar convenientemente, en tanto queda expedita la vía, el vehículo o vehículos accidentados o el obstáculo creado para advertir de ello a los demás conductores y usuarios de la vía. Para ello se debe:
 - o Encender la señal de emergencia, tanto de día como de noche.
 - o Encender las luces de posición cuando por la hora, las condiciones meteorológicas o ambientales, cualquiera otra circunstancia análoga o el lugar fuera obligatorio su uso.

Es obligatorio el uso de las luces de posición:

- o Entre la puesta y la salida del sol.
- o Cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, como en el caso de niebla, lluvia intensa, nevada, nubes de humo o de polvo o cualquier otra circunstancia análoga.
- o En los túneles o tramos de vía afectados por la señal túnel.
- o Colocar los dispositivos de preseñalización de peligro reglamentarios salvo que las condiciones de la circulación no permitan hacerlo.

Tales dispositivos se colocarán:

- o Con un vértice hacia arriba y apoyado en uno de sus lados.
- o Uno por delante y otro por detrás del vehículo o la carga, excepto en calzadas de sentido único o de más de tres carriles en las que será suficiente con el de la parte posterior.
- o A cincuenta metros de distancia, como mínimo, del vehículo o su carga y en forma tal que sean visibles desde cien metros, al menos, por los conductores de los demás vehículos que se aproximen.
- o Procurar colocar el vehículo o la carga caída sobre la calzada fuera de la misma o en el lugar donde supongan un menor obstáculo a la circulación, pudiendo, en su caso, utilizarse el arcén o la mediana si fuera preciso. Estas operaciones no se

realizarán, salvo que de no realizarlas se perjudique la seguridad de los heridos o de la circulación, si, aparentemente, hubiera resultado muerta o gravemente herida alguna persona o se hubiera avisado a la Autoridad o sus Agentes, porque, como antes se ha indicado, cuando se dan estas circunstancias se debe evitar la modificación del estado de las cosas y de las huellas u otras pruebas que pueden ser útiles para determinar la responsabilidad.

Siempre que sea factible, se debe:

- o Sacar el vehículo de la calzada y situarlo cumpliendo las normas de estacionamiento, si ello es posible.
- o Adoptar las medidas oportunas para que el vehículo y la carga sean retirados de la vía en el menor tiempo posible.
- o Pedir auxilio, si fuera preciso a través del 1-1-2
- o En caso de incendio, utilizar el extintor o extintores de los vehículos implicados o presentes y, en su defecto, mantas, tierra o arena, pero nunca agua.
- o Iluminar el lugar donde se produjo el accidente, si ello fuese necesario y posible, con las luces de otro u otros vehículos colocados perpendicularmente a la calzada y fuera de ella.
- o No fumar, encender cerillas o hacer fuego, ni permitir que lo hagan otros.
- o No invadir la calzada, si es posible. Si fuera inevitable invadir la calzada, hacerlo con las máximas garantías de seguridad.
- o Tanto si se permanece en el arcén como si, en caso de necesidad, se invade la calzada para auxiliar a las víctimas, o prestar colaboración para evitar mayores peligros o daños o restablecer la seguridad de la circulación, los peatones deben circular provistos de un chaleco reflectante de alta visibilidad para hacerse visibles a los conductores que se aproximen. Es obligatorio, por razones de seguridad, llevar en el vehículo un chaleco reflectante homologado dispuesto para ser utilizado como peatón en estos casos de emergencia y recomendable llevar más de uno con el fin de proteger en caso necesario al resto de ocupantes. Se ha de tener presente que los chalecos tienen periodo de caducidad y que superado este, no existe garantía de que mantengan sus propiedades.
- o Invadir la calzada para prestar auxilio, colaborar o restablecer la seguridad de la circulación, no quiere decir que esté permitido transitar por ella. Transitar por la calzada es un comportamiento a evitar y que, en autopistas y autovías, está expresamente prohibido a todos los ocupantes de los vehículos inmovilizados.

Medidas en relación con las víctimas

- Prestar a los heridos el auxilio que resulte más adecuado, según las circunstancias.
- Recabar con la máxima urgencia auxilio sanitario a través del nº 112 que da respuesta integral a las emergencias, utilizando el medio más rápido, como es el teléfono móvil.
- Avisar a la Autoridad o sus Agentes si, aparentemente, hubiera resultado herida o muerta alguna persona o cuando lo pida alguna de las personas implicadas en el accidente.
- Establecer un ambiente de seguridad, tranquilizar a las víctimas y buscar la colaboración de otras personas, para pedir auxilio, para auxiliar a las víctimas, etc.
- No estorbarse en la atención a los accidentados. Es preferible que actúen pocos, pero entrenados, que muchos y embarullados.
- Tratar al accidentado con el máximo cuidado y seguridad.
- Dirigir la atención y ayuda, en primer lugar, hacia las víctimas inconscientes o con dificultades respiratorias graves o hemorragia masiva.

- No dar a los heridos como norma general comida, bebida o medicación, y menos bebidas alcohólicas.
- Evitar que los heridos anden o hacerlos andar.

Medidas en relación con la comunicación de la propia identidad a otras personas implicadas.

- Identificarse y comunicar su identidad a otras personas implicadas en el accidente, si lo pidieren.
- Facilitar los datos del vehículo relativos a la matrícula, permiso de circulación y seguros a otras personas implicadas en el accidente, si lo pidieren.
- Cuando sólo se hubieran causado daños materiales de pequeña consideración, lo más acertado es llegar a un acuerdo entre los implicados y poner el hecho en conocimiento de la compañía o compañías aseguradoras.
- Cuando sólo se hubieran ocasionado daños materiales y alguna parte afectada no estuviera presente, el causante debe tomar medidas adecuadas para proporcionarle, cuanto antes, su nombre y dirección, bien directamente o, en su defecto, por intermedio de los Agentes de la Autoridad.

Medidas en relación con la autoridad o sus agentes

- Facilitar los datos de filiación, domicilio y documentación personal, como son el D.N.I., permiso de conducción, etc.
- Facilitar los datos del vehículo y su documentación, como son el permiso de circulación, tarjeta de inspección técnica, seguros, etc.
- Proporcionar información sobre cómo se produjo el accidente para constancia en el atestado o diligencias que se instruyan, describiendo con exactitud y fidelidad las circunstancias del hecho.
- Someterse a las pruebas de alcoholemia, así como a las pruebas médicas adecuadas para la detección de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas.

Conducta de las personas que presencien un accidente

Los usuarios que adviertan el accidente, pero no estén implicados en el mismo, no estarán obligados a cumplimentar dichas medidas en los siguientes casos:

- Cuando manifiestamente no sea necesaria su colaboración. En estos casos, cerciorados de que su colaboración no es necesaria, lo que procede es continuar la marcha y alejarse del lugar para no dificultar ni obstaculizar la circulación y las medidas de auxilio.
- Cuando se haya personado ya en el lugar del hecho la Autoridad o sus Agentes. Cuando así sea, seguir las indicaciones de los agentes y que la curiosidad no sea motivo para dificultar u obstaculizar la circulación.
- Cuando no le afecten las medidas, como son, por ejemplo, las relativas a las pruebas de alcoholemia y las de detección de sustancias estupefacientes y similares.

Medidas en relación con la compañía aseguradora

Los conductores de los vehículos implicados que hayan sufrido o causado daños, deberán dar cuenta del accidente, en el más breve plazo posible, a la Compañía aseguradora con la que tengan concertado el seguro.

Medidas en relación con el remolque de vehículos accidentados

- Como norma general, el remolque de un vehículo accidentado o averiado, sólo deberá efectuarse por otro específicamente destinado a este fin, es decir, por un vehículo-grúa.
- Excepcionalmente, y siempre en las debidas condiciones de seguridad, se permite el arrastre por otros vehículos, pero sólo hasta el lugar más próximo donde pueda quedar convenientemente inmovilizado y sin entorpecer la circulación. En ningún caso será aplicable dicha excepción en las autopistas o autovías en las que el remolque deberá hacerse, en todo caso, con un vehículo-grúa.
- Cuando el accidente o emergencia se produzca en autopista, los vehículos afectados que no precisen ser remolcados y puedan seguir circulando, pero a velocidad anormalmente reducida, considerándose como tal la que sea inferior a 60 kilómetros por hora, deberán abandonar la autopista por la primera salida.

Medidas a adoptar en casos especiales

En caso de accidente, avería u otra emergencia de un vehículo que transporte mercancías peligrosas se actuará de la forma siguiente:

- El conductor o su ayudante, en su caso, adoptarán inmediatamente las medidas que se determinen en las instrucciones escritas para el conductor, facilitadas por el fabricante o el expedidor, para cada materia o clase de materia transportada y aquellas otras que figuren en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial o las normas establecidas en la legislación sobre transporte de mercancías peligrosas por carretera o en el ADR, procediendo seguidamente a informar de la avería, accidente o incidente al teléfono de emergencia que corresponda.
- Cuando el conductor o su ayudante estén imposibilitados para actuar, los demás conductores, usuarios o cualquier persona que advierta la anormal inmovilización o estado del vehículo, deberán:
 - Abstenerse de actuar o intervenir directamente sobre la mercancía.
 - Dar cuenta inmediatamente del hecho y facilitar información inicial del mismo a través del nº 112 que da respuesta integral a las emergencias. Dicha comunicación ha de realizarse por el procedimiento más rápido y eficaz.
 - Procurar alertar del peligro existente a quienes puedan resultar afectados.
 - Auxiliar, en su caso, a las víctimas, pero absteniéndose de actuar sobre la carga o el vehículo.
- La comunicación, en caso de accidente, a la Autoridad o sus Agentes se efectuará por el medio más rápido e incluirá información especialmente sobre:
 - El lugar donde se ha producido el accidente.
 - El estado del vehículo implicado y características del suceso.
 - Datos sobre las materias peligrosas transportadas. Entre otros, los números, si los hubiere, consignados en los paneles rectangulares de color naranja que los vehículos que transportan mercancías peligrosas llevan colocados en la parte delantera y trasera. Ello es necesario para identificar la clase de mercancía transportada y el peligro o peligros de la misma, a fin de que los Servicios correspondientes puedan disponer de medios y medidas adecuadas.
 - Existencia de víctimas.
 - Cuantas circunstancias sea posible para proporcionar la rápida y eficaz actuación de los servicios de socorro, como son, condiciones meteorológicas y aquellas circunstancias que se consideran de interés para valorar los posibles efectos del accidente sobre la seguridad de las personas, los bienes o el medio ambiente y las posibilidades de intervención preventiva.

BIBLIOGRAFÍA Y WEBGRAFIA

BÁSICA

Cano Campos, Tomás

- Legislación de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial. Editorial Techos. 2011
- El régimen jurídico-administrativo del tráfico. Editorial Civitas. 2010.
- Las sanciones de tráfico. Aranzadi. 2015 (segunda edición).
- Los Ayuntamientos y el Tráfico. IUSTEL. 2005
- Sanciones Administrativas. Lefebvre. 2018

Feal Roel, José Manuel

- La Ley de Seguridad Vial y su desarrollo reglamentario comentada. Biblioteca Nacional de España.
- Operarios en los estribos de los camiones de recogida de residuos sólidos urbanos (R.S.U.)
- 2018
- La consideración de conductor y peatón en la normativa de seguridad vial. 2020.

Fuertes López, Francisco Javier

- El Procedimiento sancionador en materia de tráfico y seguridad vial.
http://buleria.unileon.es/bitstream/handle/10612/3345/Procedimiento_sancionador.PDF?sequence=1
- Diez cambios en la ley de tráfico y seguridad vial que deben tener presentes los conductores (infractores) y sus abogados.
- La reforma de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial por la Ley 6/2014. Efectos directos (y colaterales) en el procedimiento administrativo sancionador.
http://www.elderecho.com/tribuna/administrativo/reforma_de_la_Ley_de_Trafico_y_Seguridad_Vial_por_la_Ley_6-2014_11_712555001.html

Magro Servet, Vicente

- Análisis de las novedades legislativas en materia de Seguridad Vial. Editorial El Derecho. 2010
- Soluciones ante el estacionamiento irregular de vehículos en las comunidades de propietarios. 2012. Revista “El Derecho”.

Romero Pineda, Tomás. Manuales del curso sobre normativa de tráfico. (Central Sindical Independiente y de Funcionarios).

OTRA BIBLIOGRAFÍA

Acín Ferrer, Ángela. Comentarios sobre la revolucionaria modificación de la Ley de Seguridad Vial (04.10.2010).

http://www.elderecho.com/tribuna/administrativo/Comentarios-revolucionaria-Ley-Seguridad-Vial_11_183805003.html

Alarcón Sotomayor, Lucía. La eficacia y la ejecución de las sanciones de tráfico. DA. Revista de Documentación Administrativa núm. 284-285, mayo-diciembre 2009, pp. 121-152.

Almonacid, Víctor. Nosoloaytos. <https://nosoloaytos.wordpress.com>

Alastuey Dobón, Carmen y Escuchuri Aisa, Estrella. Ilícito penal e ilícito administrativo en materia de tráfico y seguridad vial. Universidad de Zaragoza, 2011.

Bañón Blázquez, Luis y Beví García, José Francisco. Manual de Carreteras. Alicante: Ortiz e Hijos, Contrastista de Obras, S.A.

Blasco Muela, Paula (Fiscal). Guía de los Delitos contra la seguridad vial, apuntes jurisprudenciales. <https://adefinitivas.com/arbol-del-derecho/penal/guia-de-los-delitos->

contra-la-seguridad-vial-apuntes-jurisprudenciales-a-cargo-de-la-fiscal-dna-paula-blasco-muela/

Caballero Requejo, Hipólito. Sistemas de retención infantil contra marcha. Director de HICARE salud.

Carrasco García, Antonio. Análisis de debilidades y propuestas de mejora en la legislación nacional de tráfico. <https://laadministraciondiala.inap.es/noticia.asp?id=1515136>

Casino Rubio, Miguel. A propósito de la STC 29/2014 ¿Hasta cuándo el deber de identificar al conductor infractor? www.abogacia.es 08.05.2014.

Cermi. Comité Español de Representantes de Personas con discapacidad. Publicaciones varias.

Chaves García, José Ramón. delajusticia.com. Blog de Sevach. Magistrado especializado en derecho administrativo.

Checa Marfil, Miguel. El pago de las multas de tráfico por infractores no residentes en España y El uso indebido de la pegatina ITV como falsedad documental. www.guardianesdelasfalto.com.

Cives Prado, David. Procedimientos de actuación ante permisos de conducción. Manual de Tráfico, vigilancia y control. Editorial Círculo Rojo 2016.

Criado Sánchez, Alejandro Javier. Diferencia entre suelo urbano y casco urbano. Revista de Urbanismo. <http://www.reurbanismo.es>.

de Dios de Dios, Miguel Ángel. <http://noticias.juridicas.com/articulos/75-Derecho-de-Trafico/201305-trafico.html>

Diario La Ley, núm. 8295, Sección Tribuna, 22 de abril de 2014, Editorial La Ley.

Díaz Bermejo, Guillermo. <http://blogs.elcomercio.es>. Blog que incluye diversos temas de seguridad vial.

Escuela de Tráfico de la Guardia Civil de Mérida. Textos varios sobre cuestiones de seguridad vial.

Fernández Burgueño, Pablo. <http://www.pabloburgueno.com>. ¿Es delito suplantar la identidad de otro?

Fierro Rodríguez, Diego. El elemental impulso para llevar al Derecho Penal más accidentes de circulación. Law&Trends. 2021

Fustero Bernad, Amalia. El Comiso del vehículo en los delitos contra la seguridad vial. Seminario de Derecho Penal y Filosofía del Derecho Universidad de León

Granado Travieso, Mónica L. Los delitos contra la seguridad vial y el atestado policial. <http://noticias.juridicas.com/articulos/55-Derecho-Penal/20120511-los-delitos-contra-la-seguridad-vial-y-el-atestado-policial.html>. Noticias Jurídicas, mayo 201.

Guerrero Galán, Concepción. La persecución de los ilícitos en materia de tráfico, circulación y seguridad vial en un entorno europeo. 15.06.2015. <https://www.fiscal.es>.

Iosca, Jean Baptiste. Permis/Pas permis au volant. L'Archipel. París. 2017.

Lanzarote Martínez, P.A. (2019). La conducción tras la ingesta de drogas. La urgente e inaplazable necesidad de su reforma. Revista Tráfico y Seguridad Vial, número 235.

López Valverde, Marta. Qué hacer cuando la aseguradora dice "no". <https://blog.sepin.es/2015/01/negativa-aseguradora-cubrir-danos-siniestro/>

Martínez Viqueira, Eduardo. Tesis doctoral "La definición de un modelo de liderazgo en la etapa fundacional de la Guardia Civil". Universidad de Valencia. 2019.

Mike, Katherine. Drivers' licences and age limits: Imposition of driving restrictions on elderly drivers. University of Miami. School of Law.

Morales Dumanjón, Jordi. Técnico en I+D de siniestros viales y Delegado de P(A)T en Girona <https://www.facebook.com/jor.morales.77>.

Muñoz Rodríguez, Juan Manuel. Triciclos de motor.

https://www.fundacionmapfre.org/documentacion/publico/i18n/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=1076317

Muñoz Ruiz, Josefa. El delito de conducción temeraria del artículo 380 del Código Penal. Tesis Doctoral. Universidad de Murcia.

Nistal, Mike. "Regulación de Aparcamiento: diez años de experiencia en las ciudades españolas". <http://www.ingeba.org/lurralde/lurranet/lur17/17Nist2/17nist2.htm>

Pascual Medrano, Amelia. La responsabilidad civil por daños provocados por animales de caza. Universidad de la Rioja. Dialnet. Universidad de la Rioja.

Pereña Muñoz, Juan José. Fiscal delegado de seguridad vial de la fiscalía provincial de Salamanca. "Delitos viales cometidos por ciudadanos de la UE en España: Aspectos procesales y medidas de aseguramiento de la celebración del juicio".

Piedecasas, Miguel Alberto. Derecho de Tránsito. Rubinzal-Culzoni Editores. Buenos Aires.

Plá Benítez, Moisés. Ley del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, comentada. <http://procedimientoadministrativocomun.blogspot.com>

Rodríguez Escudero, abogados. "Accidente de tráfico con coche prestado. Lo que debes saber".

Rodríguez-Martín, Nuria. La aparición del "Problema de la Circulación" y los orígenes de la gestión del tráfico urbano en España, 1900-1936. Universidad del País Vasco. 2016.

Rodríguez Santana, Marcos. Tesis doctoral: "El Procedimiento Sancionador en materia de Tráfico Vial". Universidad de Las Palmas de Gran Canaria".

Román Márquez, Alejandro. La responsabilidad patrimonial de la Administración en los accidentes de circulación: la deficiente señalización de los obstáculos en la calzada HispaColey Servicios Jurídicos. <http://www.hispacoley.com>

Sánchez Herrera, Lina Mari. El procedimiento sancionador de tráfico. Trabajo fin de grado. Universidad de Jaén. Enero 2018.

Sánchez Ondal, Juan José. El cobro de las multas de circulación, sus plazos de pago, recursos, ejecución y otros aspectos de la modificación de la LTSV por la Ley 18/2009 http://www.elderecho.com/tribuna/administrativo/circulacion-ejecucion-modificacion-Ley-Trafico_11_183805007.html

Sarasa Astráin, Víctor. Las denuncias voluntarias y procedimiento sancionador en materia de tráfico: soluciones y futuro.

Serrano Ferrer, María Esperanza. <http://administración pública.com>. El blog de espublico. Agentes de la Autoridad en Municipios sin Policía Local. Su Regulación por las Comunidades Autónomas.

Sevilla Cáceres, Francisco. Ocupación de una plaza de aparcamiento sin autorización. <https://www.mundojuridico.info/ocupacion-de-una-plaza-de-aparcamiento-sin-autorizacion/>

Tolivar Alas, Leopoldo. <https://www.administracionpublica.com/normas-cine-y-retrovisores/#>

Toribio, Juan Carlos. Canal "Desterrado" en youtube.

Urbán Rubio, Aurelio. Protocolo policial con vehículos de la U.E. y del E.E.E.

"Xarre", Ruben. Agente de Policía Local en Langreo (Principado de Asturias). Las turborrotondas o turboglorietas. www.coet.es.

Yáñez de Andrés, Aquilino. Otra "animalada" legislativa (sobre los accidentes de tráfico ocasionados por las especies cinegéticas). Artículo publicado en el Diario La Ley núm. 8301, de 30.01.2014.

ARTÍCULOS Y PUBLICACIONES

El Consultor de los Ayuntamientos y de los Juzgados, Núm. 19, Sección Consultas, Quincena del 15 al 29 octubre 2014, Ref. 1978/2014, pág. 1978, tomo 2, Editorial LA LEY

Instrucción 1/2016 de la Fiscalía de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, relativa a criterios a seguir en la elaboración de atestados por delitos de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas (art. 379.2 del Código Penal).

Revista Autoescuelas de la Confederación Nacional de Autoescuelas.

Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio ambiente. Análisis de la normativa y legislación aplicable en España a nivel comunitario, nacional y autonómico.

Punto Cero. <http://fboiso.blogspot.com.es>

Revista Auto Fácil. www.autofacil.es

Sernauto. Especial luces LED.

Sociedad Neurológica Argentina. Guía de práctica clínica. Conducción de vehículos en el deterioro cognitivo y la demencia Setiembre 2013.

Guía para lograr la Licencia de Conducir. Dama Editora. Buenos Aires (Argentina). Octubre 2017.

PÁGINAS WEB

<http://abogados-administrativo.blogspot.com.es>. El blog de Gómez de Mercado de Administrativo.

<http://abogator.com/index.php/tramites-traffic/121-todo-multas-traffic>

<http://autovias.wordpress.com>

<http://blog.bebitus.com/2018/06/silla-de-auto-con-airbags/#comment-27360>

<http://blog.forsev.es>

<http://cuestionesciviles.es/que-se-considera-un-hecho-de-la-circulacion>

<http://demotosonline.com/historia-del-ciclomotor/>

<http://dti.ua.es/va/documentos/pdf/treballs-final-de-master/treballs-2009-10/marta-franco.pdf>. Universidad de alicante. Master oficial den traducción institucional. Traducción de una ordenanza municipal.

<http://ecomovilidad.net>

http://educavialroquetas.blogspot.com/2016/08/las-sillitas-infantiles-contramarcha-no_13.html

<http://forodgt.ro-des.com/>

<http://handlermm1.mediaswk.com>

<https://josemanuelestebanez.blogspot.com>

<http://memoriademadrid.blogspot.com>

<http://miratusmultas.com/>

<http://noticias.juridicas.com/articulos/75-Derecho-de-Trafico>

<http://pantharei.wordpress.com>. Blog policial.

<http://policiaguadix.wordpress.com/seguridad-vial>

<http://procedimientosconstruccion.blogs.upv.es/tag/falso-tunel/> (Blog de Víctor Yepes Piqueras - Universidad Politécnica de Valencia).

<http://revista.dgt.es/es>

<http://somos-policias.blogspot.com/>

<http://stopaccidentes.org>

<http://tacograferos.blogspot.com.es>

<http://terexserver.net>

<http://vallisoletvm.blogspot.com.es/2010/02/los-coches-de-punto-y-los-primeros.html>

<http://ww2.autoscout24.es>

<http://www.acega.es>
<https://www.acl.lu/en-us/tests-conseils/conseils/voitures/code-de-la-route/international/equipement-de-securite-concernant-les-voitures-dan>
<https://almacenedederecho.org>
<http://www.aeclub.org/index.php> (Automovilistas europeos asociados)
<http://www.asambleaciclista.com>
<http://www.autocinetum.es/>
<http://www.autocontrol.es>. Asociación para la Autorregulación de la Comunicación Comercial.
<https://www.autocasion.com/actualidad/reportajes/la-carrera-mas-mortal-de-la-historia-paris-madrid-de-1903>
<http://www.blog.sepin.es>
<http://www.bolsamania.com/kmph/ventajas-requisitos-matriculacion-vehiculo-mixto-adaptable/>
<http://www.burbuja.info/inmobiliaria/consumo-responsable/401865-hilo-anti-motos-vii-responsable-industria-de-moto-imagenes-de-anuncios-antiguos-principalmente.html>
<http://www.cadenadesuministro.es>
<http://www.caferacerpasion.com>
<http://www.carreteros.org>
<http://www.cat-barcelona.com/faqs/view/que-son-las-drogas-de-diseno>. (C.A.T. Barcelona (Centre d'assistència terapèutica)
<http://www.circulaseguro.com/>
<https://www.claimcenter.com/>
<http://www.cnae.com> (Confederación nacional de autoescuelas)
<http://www.coet.es>
<http://www.conduccionresponsable.com>
<http://www.dgt.es>
<http://www.ejercito.mde.es>
<http://www.emsevilla.es/read-offline/2655/legislacion-sobre-utilizacion-scooters.print>
<http://www.enbicipormadrid.es>
<http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/sanciones-administrativas/sanciones-administrativas.htm>
<http://www.femp.es>
<http://www.fernandeznavarro.com>
<http://www.fesvial.es>
<http://www.feuervertenmarcha.org/seguridad-vial/que-son-los-tramos-invive/>
<http://www.formaciontrafico.es>
<http://www.foropolicia.es/foros/trafico-y-circulacion-vial-f25.html>
http://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/seguridad-vial
<http://www.gestiberian.com>
<https://gladiatrixenlaarena.blogspot.com/2020/01/el-odometro-romano.html>
<http://www.guardianesdelasfalto.com>
<http://www.indret.com>. Libres caminos de la ficción. Libertad de expresión y prohibiciones en la publicidad cinematográfica y de vehículos a motor (Pablo Salvador Coderch, Antoni Rubí Puig, Antoni Terra Ibáñez, Laura Allueva Aznar, David García Martín, Eric Corral Fontanet).
<http://www.industri-sl.com/blog/senalizacion-transporte-escolar-normativa-actual>
<http://www.infopolicia.com>
<http://www.josilva.com>

<http://www.legaltoday.com/blogs/transversal/blog-administracion-publica/el-principio-de-una-sola-vez-o-como-dejar-de-marear-al-ciudadano>
<http://www.losbarrios.es/espalosbarrios>. Escuela de Policía Local "Villa de los Barrios".
<http://www.lospapelesdelcoche.com>
<http://www.moto125.cc/f125cc/reportajes/tematico/item/213-articuloconvalidacioncarnet>
<http://www.motofichas.com/noticias/3371-te-pueden-multar-por-circular-con-tu-casco-modular-abierto>
<http://www.motopoliza.com>.
<http://www.motorpasion.com/todoterrenos/cual-es-la-diferencia-entre-todocamino-todoterreno-crossover-y-suv>
<http://www.mototres.net>
<http://www.movilidadsegura.org/>
<http://www.multaweb.com>
http://www.navarra.es/home_es/Temas/Seguridad/Trafico+y+seguridad+vial (Gobierno de Navarra).
<http://www.noticias.juridicas.com>
<http://www.ocu.org>
<http://www.othercycling.com/blog/tu-bicicleta-fixie-con-freno-o-sin-frenos/>
<http://www.policia.canaria.com>
<http://www.policiaaguancha.com>
<http://www.policia.es>
<http://www.profesoresyseguridadvial.com> (Fundación Mapfre)
<http://www.pyramidconsulting.es>
<http://www.racc.es>
<http://www.race.es>
<http://www.revistaviajeros.com>
<http://www.seguridadpublica.es>
<http://www.seguridadviallaboral.es/in>
<http://www.seguridadvialparamayores.com>
<http://www.trafikoa.net> (Gobierno vasco)
<http://www.tuabogadodefensor.com/delito-de-trafico-de-drogas/>
<http://www.uv.es/intras/cas/index.wiki>
<http://www.xataka.com/gadgets-y-coches/sistemas-de-deteccion-en-los-coches-para-evitar-accidentes>.
<http://www20.gencat.cat/portal/site/transit> (Gobierno catalán)
<https://ciclojuristas.wordpress.com/2016/07/04/drogas-ley-de-trafico-y-trato-desigual/>
<https://clubautoescuela.com/2021/10/14/culpa-exclusiva-de-la-victima-en-los-accidentes-de-circulacion/>
<https://calculatuindemnizacion.es/blog/accidente-sin-casco-afecta-indemnizacion?lang=es>
<https://confilegal.com>
<https://diccionario.motorgiga.com>
<https://halconesgaditanos.mforos.com/1388350/11424425-que-es-un-sidecar/>
<https://labicicleta.info/tipos-de-bicicleta/>
<https://motor.elpais.com/actualidad/cuidado-cambiar-neumaticos-1-noviembre/>
<https://www.amv.es>. Compañía aseguradora.
<https://www.anesdor.com/web/inicio.php>
<https://www.arpem.com/seguros/glosario/vehiculo-de-sustitucion.html>
<https://www.beneluxcar.es>. Normas de tráfico en diversos países europeos.
<https://www.brainybikelights.com/>
<https://calculatuindemnizacion.es/blog/accidente-sin-carnet-derechos-riesgos>

<https://www.calcularindemnizaciones.es>
<https://www.carreterasabandonadas.com/>
<https://www.definicionabc.com/general/neumaticos.php>
<https://www.dgtinfo.es>
<https://www.diariorenovables.com/>
<https://www.donkeymotorbikes.com>
<https://www.eldebate.com/motor/20220317/hoja-rescate-documento-siempre-debes-llevar-coche-puede-salvarte-vida.html>
<https://www.engadget.com/2017/01/12/new-yorks-citi-bikes-are-getting-laser-safety-lights/>
<https://enocasionesveoreos.blogspot.com>
<https://www.estamos-seguros.es>
<https://grupo91.es/ley-propiedad-horizontal-garajes/>
<https://www.hacerfamilia.com/ninos/reduccion-iva-sillas-coche-sri-20240418144956.html>
<https://www.impuestomatriculacion.es>
<https://www.iteafveima.es/registro-oficial-de-maquinaria-agricola-roma/>
<https://www.legalcar.com/atropello-fuera-del-paso-de-cebra/>
<https://www.motorecambiosvferrer.es/blog/tipos-de-homologaciones-en-cascos-de-moto-n91>
<https://www.motorpasion.com/seguridad/a-que-velocidad-saltan-y-multan-los-radares>
<https://www.motorpasionmoto.com/seguridad/cual-es-la-profundidad-minima-legal-en-los-neumaticos-de-motocicleta>
<https://www.nextseguros.es>
<https://www.orcam.com/es/blog/conoce-los-colores-de-los-bastones-guia-para-ciegos/>
<https://www.owenhodge.com.au>
<https://www.pruebaderuta.com/tipos-de-gruas-para-el-remolque-y-rescate-de-vehiculos.php>
https://www.ruedasredondas.org/php/adjuntos/LeyTrafico_Bicicleta.pdf
<https://www.rzs.es/responsabilidad-del-parking-por-los-robos-cometidos-en-los-vehiculos-estacionados/>
<https://www.scuolaguida.it/>
<https://www.todoradares.com/>

LEYES DE DIFERENTES PAÍSES

Alemania. StVO (Straßenverkehrs-Ordnung / el Reglamento General de Circulación alemán). <https://www.stvo.de/>

Argentina. Ley de Tránsito. www.servicios.infoleg.gob.ar

Bélgica. Code de la Route. <http://www.code-de-la-route.be/>

Canadá. Código Penal. <https://www.justice.gc.ca/eng/cj-jp/sidl-rlcfa/>

Ciudad de México. Ley de Tránsito. data.ssp.cdmx.gob.mx

Chile. Ley de Tránsito. www.leychile.cl

Colombia. Ley de Tránsito. www.colombia.com

Costa Rica. Ley de Tránsito. www.csv.go.cr

Finlandia. Driving in Finland. Ministry of Transport and Communications.
https://www.expat-finland.com/pdf/driving_in_finland.pdf

Francia. Code de la Route. Sécurité Routière. www.securite-routiere.gouv.fr

Egipto. Traffic Law. <https://www.sis.gov.eg/Story/78768/Traffic-Law?lang=en-us>

Grecia. Código de Carreteras. <https://arkoudis.com/>

Guatemala. Ley de Tránsito. www.mingob.gob.gt

Irlanda. RoadTraffic Bill 2015.

Italia. Codice della Strada. Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti.

Jamaica. Road Traffic Act. <http://moj.gov.jm/laws/road-traffic-act>

Luxemburgo. <https://legilux.public.lu/filestore/eli/etat/leg/code/route/20240210/fr/pdf/eli-etat-leg-code-route-20240210-fr-pdf.pdf>

Marruecos. Código de la Carretera y textos conexos.
<http://www.equipement.gov.ma/Transport-routier/Reglementation/Pages/Code-de-la-Route-et-textes-d-application.aspx>

México. Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.
<https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>

(Yucatán) https://www.yucatan.gob.mx/docs/pdf/Reglamento_vialidad.pdf

Noruega. Reglas de tráfico. Staten Vegvesen.
<http://www.vegvesen.no/en/traffic/Norwegian+rules+and+regulations/Traffic+rules>

Países Bajos. Señales de tráfico y normativa. Ministerio de Infraestructura y Medio Ambiente. <https://www.government.nl/documents/leaflets/2013/01/16/road-traffic-signs-and-regulations-in-the-netherlands>

Perú. Texto único ordenado del reglamento nacional de tránsito - código de tránsito.
www.transparencia.mtc.gob.pe

Polonia. Reglas de tráfico. www.staypoland.com

Portugal. Código da Estrada. www.ansr.pt

Reino Unido. Road Traffic Act 1988.
<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1988/52/section/4>

República Checa. BESIP. Policía de la República Checa. <http://www.ibesip.cz/en/road-safety/road-safety-rules-in-the-czech-republic>

República Dominicana. Ley de Tránsito. www.intrant.gob.do

Venezuela. <https://www.tradex.com.ve/wp-content/uploads/2019/06/Reglamento-de-la-Ley-de-Tr%C3%A1nsito-Terrestre-1998.pdf>