

DESENMASCARANDO LOS PERMISOS PROVISIONALES

D. VALENTÍN GUILLÉN PÉREZ

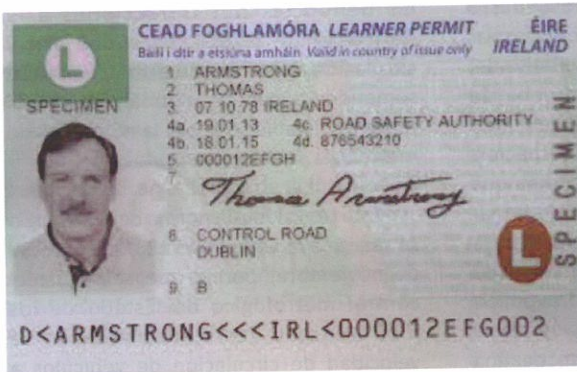
Cabo de la Policía Local de San Pedro del Pinatar

Doctor en Derecho. Licenciado en Criminología, Graduado en Derecho, Máster de Derecho Penitenciario. Perito en Documentoscopia y Grafística.

D. JOSÉ ALEXIS SOSA GUERRA

Agente de la Policía Local de Gáldar

Perito en Documentoscopia y Grafística, Perito en Propiedad Industrial, Perito en Identificación y Verificación de Vehículos, Presidente de la Asociación Canaria de Documentoscopia Policial (ACADOCPOL) y Docente de la Dirección General de Seguridad y Emergencias del Gobierno de Canarias.



La gran globalización económica mundial que gira en torno a los medios de transportes, los cuales son su columna vertebral en materia de seguridad vial, contiene varias situaciones críticas, entre las más importantes encontramos el deber de la integración de cambios en las políticas estatales, y muy especialmente, las que contienen una mayor inclusión en la liberación que genera un proceso de transformación, que consecuentemente resulta necesaria la adaptación de nuevas condiciones sociales.

Desde otra perspectiva, y con la supresión de las fronteras entre los países firmantes del Tratado Schengen (España se adhirió el 25 de junio de 1991; BOE, 5 de abril de 1994), ha propiciado la libre circulación de personas y vehículos, incrementándose con ello la seguridad y la inmigración, originando una llegada masiva de gran cantidad de personas, ajenas o no, a la Unión Europea (en términos similares también se pronuncia el Ministerio del Interior en su página web "www.interior.gob.es").

Esta vicisitud ha generado, que por nuestra red viaria circulen una gran cantidad de documentos para la conducción de vehículos a motor procedentes de países que hasta el momento eran poco conocidos o inusuales, de ahí que la «picaresca» vaya en aumento el exhibir un Permiso de Conducción de los denominados Provisionales para eludir los controles policiales, o más bien, para

inducir a error en las intervenciones por parte de los Agentes encargados de la vigilancia del tráfico.

El llamado permiso de aprendizaje o provisional de conducción, no es tarea fácil a la hora de enmarcarlo en una conceptualización taxativa, dada la copiosa legislación interna de cada país. No obstante lo anterior, y partiendo de una forma

generalizada, podemos considerarla como una autorización concebida a los aspirantes a conductores, cuyo periodo formativo no ha finalizado del todo (por ejemplo, en países como Bélgica, se expide cuando únicamente ha superado el examen teórico), y que habilita a sus aspirantes a circular en su propio país, siempre y cuando esté acompañado por una persona cualificada, cuando reúna unos años de experiencia en la conducción según la categoría exigida.

En otro orden de cosas, la legislación supranacional referente a la Convención sobre la Circulación Vial de Viena de 1968, cuya versión fue consolidada en el año 2006 y ratificada en el año 2011, establece en su artículo 41 apartado 1º que:

“1. a) Todo conductor de un automóvil deberá tener un permiso para conducir; b) Las Partes Contratantes se comprometen a velar por que los permisos para conducir únicamente se expidan después de que las autoridades competentes hayan comprobado que el conductor posee los «conocimientos y aptitudes prescritos; c) Deberán establecerse en la legislación nacional los «requisitos» para la obtención de un permiso para conducir”.

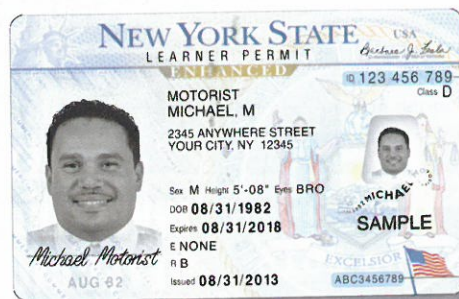
A su vez la Directiva

2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de diciembre de 2006 sobre el Permiso de Conducción (Refundición), en su artículo 7 apartado 1 opción A, especifica que: "La expedición del permiso de conducción estará subordinada a las condiciones siguientes:

“a) haber aprobado una prueba de control de aptitud y comportamiento, una prueba de control de conocimientos, así como cumplir determinadas normas médicas, con arreglo a lo dispuesto en los Anexos II y III”.

La expedición de los Permisos de Conducción Provisionales en España se hallan regulados por el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores, especificando en su artículo 1 apartado 3 que: "cuando sea necesario, los permisos y licencias de conducción se podrán sustituir provisionalmente por autorizaciones temporales, las cuales surtirán idénticos efectos a los del permiso o licencia de conducción al que sustituyan".

Cabe destacar que en nuestro país una autorización temporal expedida por el Organismo emisor (Dirección General de Tráfico), es «en toda regla» un Permiso de Conducción, ya que ha superado todos los requisitos exigidos por la normativa para el otorgamiento del mismo, y con ello poder conducir hasta que le sea emitido el Permiso de Conducción Ordinario. Por consiguiente, y a tenor de la exposición realizada, este documento español afirma que el conductor ha adquirido las



ID Number

Document Number



habilidades, destrezas y conocimientos del tráfico pertinentes, es decir, que la conducción en la vía pública no constituya una conducta peligrosa para terceros que participan en el tráfico rodado.

Como existen «POCOS» modelos de Permisos de Conducción Ordinarios, los funcionarios policiales tienen un dilema añadido, y no es otro que el «handicap» de la coexistencia de los mismos con Permisos de Conducción de otros países Provisionales, Temporales, Probatorios, etc., los cuales hay que determinar si se procede a actuar con ellos de forma administrativa o penal, y para ello hay que tener un conocimiento amplio de la legislación interna de cada país.

Los Permisos de Conducción Provisionales son expedidos por Estados como Reino Unido, Irlanda, Letonia entre otros, tanto de la Unión Europea como fuera de ella, siendo un recurso cada vez más utilizado para obtener un «permiso» por aquellos ciudadanos nacionales o no nacionales que carecen del mismo, especialmente a partir del 1 de Mayo de 2008 en que la entrada en vigor de la Ley Orgánica 15/2007, tipificó como delito la conducta de conducir «un vehículo a motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción».

Otra normativa a destacar concierne en la Comunicación Interpretativa de la Comisión Europea sobre los permisos de conducción comunitarios 2002/C 77/03 de fecha 28 de Marzo de 2002, en su apartado B.7 de la Parte I, donde reitera que estos permisos de conducción habilitan para conducir únicamente en el territorio nacional, que son parte integrante de las actividades de formación práctica de los

conductores y «que se expiden sin que sea obligatorio efectuar un examen de conducción», como así reza el artículo 384 de nuestro actual Código Penal.

En análoga conexión legislativa supranacional, conforme al artículo 7 de la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de diciembre de 2006 (refundición de la anterior Directiva 91/439/CEE), prevé que la «expedición de un permiso de conducción estará supeditada a la superación de una prueba de control de aptitud y comportamiento, se considera que este tipo de permisos «no son auténticos permisos de conducción», todo ello en concordancia con el Capítulo IV de la Convención sobre Circulación de Viena de 7 de Octubre de 1968.

Incluso de lo expuesto anteriormente, el Fiscal General del Estado (Memoria elevada al Gobierno de S.M. presentada por el Fiscal General del Estado en el año 2013, pág. 377) emitió una memoria, cuyos argumentos dirimen y aseveran «que las denominadas licencias provisionales del Reino Unido e Irlanda no son auténticos permisos de conducción en cuanto su emisión no se halla supeditada a la superación de pruebas de aptitud conforme a lo exigido por la Directiva, y sólo dan derecho a conducir en el territorio del Estado de expedición como parte integrante de las actividades de formación».

Llegado a este punto, incluso la doctrina jurisprudencial, (aunque de una entidad menor referentes a las Audiencias Provinciales), está emitiendo sentencias que justifican que las licencias

provisionales no pueden considerarse como un verdadero permiso de conducir, al considerar la conducción de un súbdito extranjero en las vías de nuestro país con este documento como una conducta típica, como arguye la SAP de Tarragona, 454/2010, de 30 de julio, aseverando que «resulta evidente que quien conduce un vehículo a motor, aparato en sí peligroso, sin tener la suficiente pericia para ello, pericia que debe acreditarse y justificarse mediante la superación de los exámenes y la expedición del permiso definitivo correspondiente, ponen en peligro la seguridad en el tráfico rodada y por extensión, la vida e integridad física de los usuarios de la vía». No es ocioso reseñar incluso sentencias que argumentan en términos parecidos, como la SAP de Tarragona, 447/2009, de 3 de septiembre (FJ2º), o la SAP de Tarragona 438/2010, de 30 de julio (FJ2º) entre otras.

A parte de los países expuestos anteriormente, habría que tener en cuenta, de igual modo, de la normativa de expedición de los Permisos de conducción en otros países europeos como Chipre, Portugal, Bélgica, Francia, Ucrania, Jersey, etc., y terceros países como Canadá, Estados Unidos, Venezuela, República Dominicana, Guinea Ecuatorial, Malasia, Australia, etc., con el fin de determinar el proceder ante sus permisos provisionales, probatorios y/o temporales, cuando circulen por la red viaria nacional.

En conclusión a todo lo anteriormente expuesto, y llevado a colación el ordenamiento jurídico tanto supranacional como el nacional, podemos considerar que los Agentes encargados de la vigilancia del tráfico, han de tener los conocimientos adecuados para dirimir si estas acciones se encuadran por la vía administrativa o por el contrario, más bien encajan en una conducta punible por vía penal, por estar inmerso en un «Delito contra la Seguridad Vial», a la hora de actuar con dichos Permisos de Conducción Provisionales, cuya conducción puede generar incluso una práctica de «Fraude Legal», al utilizarse como un verdadero Permiso de Conducción «enmascarado». ■

