

# ESTUDIO DE LA DIRECTIVA 2006/126/CE, PARA LA DETECCIÓN FALSARIA DE UN PERMISO DE CONDUCCIÓN

**Valentín Guillén Pérez**  
Cabo de la Policía Local de San Pedro del Pinatar  
Perito en Documentoscopia y Grafística  
Licenciado en Criminología  
Doctor en Derecho

**José Alexis Sosa Guerra**  
Agente de la Policía Local de Gáldar  
Perito en Documentoscopia y Grafística  
Perito en Propiedad Industrial  
Docente Dir. Gral. de Seguridad y Emergencias del Gob. de Canarias



## 1. INTRODUCCIÓN

En la actualidad coexisten innumerables modelos en Europa en cuanto a permisos de conducir se refiere; por tanto, la finalidad legislativa europea tiene como objetivo principal la creación de un modelo único que facilite la libre circulación de las personas que se establecen en un Estado miembro distinto del que expide el permiso.

El presente estudio, está basado en el desglose de las medidas de seguridad que llevan impregnados los nuevos permisos de conducción de la Unión Europea (armonización de normas), a fin de que pueda ser detectada una falsificación con más facilidad por el profesional especializado.

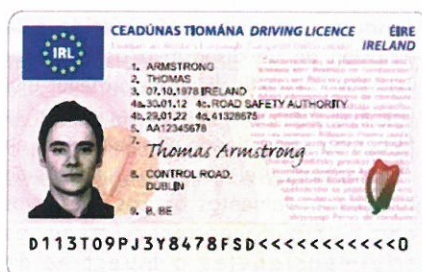
Lo que tratamos, en definitiva, es que con el segundo nivel o incluso el primer nivel de control al examinar el documento – cuya adaptación está regulada en la Norma ISO/IEC 18013-1 –, pueda bastar suficiente para descubrir un permiso de conducir falsificado o falso. Cabe recordar, que para examinar el documento en el segundo nivel es necesario pequeños aparatos no sofisticados que tienen un bajo coste, que permiten examinar el documento, como por ejemplo; cuenta hilos, dispositivos portátiles de inspección, cámara fotográfica, escáner portátil, lector



de código de barras, lámpara de wood o luz ultravioleta etc.

La Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de diciembre, sobre el Permiso de Conducción, ha tratado de refundir las diferentes modificaciones que hasta la fecha han existido, con el único afán de armonizar las condiciones de emisión de los distintos permisos de conducir de los respectivos Estados miembros integrantes de la Unión Europea, y cuyo objetivo fue perseguido, a su vez, pero de forma menos intensa, por la Directiva 91/439/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991.

En este contexto, la Directiva 2011/94/UE, de la Comisión Europea de 28 de noviembre de 2011, ha modificado el



anexo I de la Directiva 2006/126/CE que recoge las disposiciones relativas al modelo comunitario del permiso de conducción.

La fecha límite para adherirse a dichas modificaciones por parte de los Estados miembros fue el pasado 19 de Enero del 2013. A su vez, los países velarán a más tardar el 19 de enero del 2033, para que todos los permisos de conducción expedidos o en circulación cumplan todos los requisitos de la presente Directiva.

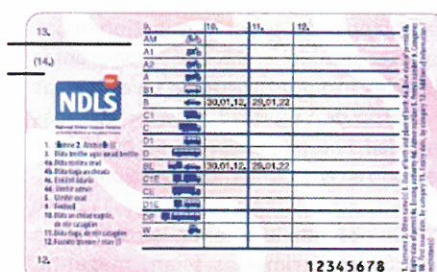
Además se incluirá una red europea, o bien de registro común de los permisos de conducir, que permita en este sentido a los Estados miembros, el necesario intercambio de información sobre los permisos que se hayan expedido, canjeado, sustituido, renovado o anulado.

Esta inclusión de intercambio de información entre los diferentes países

permitirá a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad perseguir de una forma más efectiva los delitos contra la seguridad vial, y, en su caso, las infracciones administrativas que pudieran haberse impuesto a extranjeros portadores de un permiso de conducir europeo que circularan por nuestras vías nacionales.

## 2. MEDIDAS DE SEGURIDAD DEL PERMISO DE CONDUCCIÓN DE LA UNIÓN EUROPEA

Siguiendo con el estudio del nuevo permiso de conducir europeo, sostiene la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, que el material usado para la fabricación del soporte físico debe ser el policarbonato, con un tamaño de 86 x 55 mm (ID-1). El policarbonato



posee una alta durabilidad y resistencia tanto mecánica como térmica, se utiliza en documentos de mucha seguridad y permite la impresión de datos en láser. A modo de curiosidad el policarbonato hace un ruido metálico muy característico cuando se golpea contra una superficie rígida.

En primer lugar refiere la Directiva que el material de la tarjeta dará reacción oscura a la luz ultravioleta, esta reacción es posible únicamente en papeles comerciales que no posean blanqueante óptico. Dicha característica permitirá la





incorporación de elementos de seguridad en el papel o tintas con propiedades luminiscentes. Por tanto, no deberá de radiar una tonalidad clara, sino más bien se conseguirá que emita un color oscuro, lo que proporcionará que las fibrillas y tintas fluorescentes puedan destacar sobre el documento cuando se esté examinando.

En segundo lugar, el documento estará previsto de un fondo de seguridad formado por un complejo de entrelineados y dibujos impresos. La impresión está formada en iris, es decir, consistirá en la estampación de tintas convertibles que reaccionan cambiando de tono, y que tienen las características inherentes de ser unas tintas debiles, lo que proporcionará a las Fuerzas y Cuerpo de Seguridad observar con más facilidad una manipulación en borrado o raspado en el documento inspeccionado.

No obstante lo anterior, los colores no podrán ser primarios (cian, magenta, amarillo y negro), más bien, el fondo de seguridad del documento estará diseñado en un complejo como mínimo de dos colores especiales, para conseguir que no se pueda falsificar con cualquier impresora doméstica.

Además, el fondo de seguridad contendrá guilliches y microtextos. Se entenderá guilloche la composición de dibujos o motivos geométricos, o bien otro

tipo de líneas para que al falsificador le resulte más difícil su recreación y su reproducción. El texto microimpreso son líneas compuestas por letras o números que suelen tener una media de 0,2 mm, apenas apreciable al ojo humano, y que tan sólo puede observarse con una lupa de aumentos. Tanto los guilliches, como el texto microimpreso, son utilizados en el fondo de seguridad para evitar falsificaciones mediante escáner u otra reproducción fraudulenta.

Las tercera medida de seguridad obligatoria que debe de llevar el permiso de conducir europeo, está referida a la inclusión de un dispositivo ópticamente variable, con la finalidad de proteger una copia o bien una manipulación en la fotografía, consistiendo principalmente en el holograma y el kinograma, capaces de reproducir elementos ópticos difractivos con el fin de generar imágenes tridimensionales o muestras de animaciones gráficas.

La cuarta medida de seguridad tratará de evitar la sustitución de la impresión fotográfica en el documento. Para ello la Directiva obliga que las líneas del fondo de seguridad tengan que superponerse a la misma o al menos en el borde, con la finalidad de revelar posibles sustituciones de la imagen fotográfica en el documento original. Se podrá detectar la imitación, si una vez examinado el documento en cuestión se observa alguna discontinuidad o cortes en el fondo de seguridad a la altura justa de la imagen fotográfica.

Por último señalar, el tipo de impresión que deberá de utilizarse en alguna parte del documento. Es la llamada impresión en láser, difícil

muchas veces de poder identificarla, ya que influyen muchas circunstancias tales como el tipo de soporte, la calidad de la impresión, la clase de impresora etc. También existen dentro de sus modalidades el láser destructivo y el láser en relieve, con la característica de éste último que es susceptible al tacto cuando se inspecciona con los dedos de la mano. La impresión en láser está compuesto por un polvo o tóner con apariencia granulosa derretida, que proporciona un alto brillo cuando se ilumina, y un color negro profundo; al microscopio asemeja a la escoria de algunos carbones.

Además de las medidas de seguridad mínimas y preceptivas señaladas, la Directiva dispone un mínimo de tres medidas de seguridad complementarias, que los Estados deberán de incorporar a sus propios permisos, con el fin de protegerlos, aún más si cabe, de una posible manipulación o falsificación de los mismos. Sin embargo, en cuanto a su elección, la Directiva recomienda preferentemente las siguientes medidas de seguridad: las tintas ópticamente variable, tintas en impresión térmica, hologramas exclusivos, imágenes variables con láser, caracteres y símbolos o motivos detectables al tacto. La principal ventaja que tiene las características de estas medidas, es su facultad para facilitar el examen del documento sin la necesidad de utilizar ningún tipo de aparatos pequeños no sofisticado y de bajo coste (cuenta hilos, luz ultravioleta, etc.), es decir bastará con una identificación visual y táctil, y por ello las consideramos de suma importancia.

La relación de las demás medidas de seguridad que el Estado podrá elegir son las tintas visibles e invisibles con reacción fluorescente a la luz ultravioleta, impresiones iridiscentes, marca de agua digital en el material del soporte, y pigmentos visibles a la luz infrarroja o





fosforescente.

### 3. INCORPORACIÓN DE MICROCHIP

La inclusión del microchip en los documentos de identificación es cada vez más corriente, especialmente en los pasaportes o documentos de identidad a nivel mundial, no obstante cada vez son más los países que también incorporan el microchip a los permisos de conducción.

Como ejemplo, en España se empezó a utilizar el microchip en la fabricación del nuevo Documento Nacional de Identidad, y en este sentido el motivo principal no era otro que dotar más seguridad al soporte físico para evitar y dificultar cualquier intento de falsificación.

La introducción del microchip en el permiso de conducción europeo es utilizado principalmente para el almacenamiento y el tratamiento de los datos de su titular. Consecuentemente se podrá extraer y leer la información digitalizada cuando el microchip se ponga en contacto a un lector con unos conectores electrónicos.

En aras de conseguir una regulación dispositiva común, se creó un Reglamento a nivel europeo que introdujo los requisitos técnicos con respecto a los permisos de conducción que incorporen un medio de almacenamiento, y así adecuarlo de forma conjunta a todos los Estados miembros.

De suma transcendencia cabe reseñar que los requisitos técnicos aplicables a los permisos de conducción que incorporen un microchip deberán de basarse en normas técnicas internacionalmente reconocidas, en particular la norma 18013 de la Organización Internacional de Normalización/Comisión Electrotécnica Internacional (ISO/CEI), que establece un marco conjunto tanto en la información

que debe de contener el microchip como para el formato del diseño.

La Directiva deja abierta la posibilidad, para que cada Estado miembro incorpore libremente un microchip en su propio permiso de conducir. Hasta el momento

Francia ha sido el único país que lo ha incorporado. Podemos entender el elevado coste de dicha medida se seguridad, sin embargo reprochamos la decisión mayoritaria de los países miembros en no incluirlo, porque su incorporación es considerada como un adelanto latente que puede generar una seguridad aún mayor en lucha contra el fraude y la falsificación.

### 4. MODELO Y CARACTERÍSTICAS

Las características del soporte físico del permiso de conducción yace conforme a las normas ISO 7810 e ISO 7816-1, las cuales regulan las dimensiones en su extensión, así como los bordes, el grosor y los cantos redondos de los permisos, coincidiendo con las mismas características que las tarjetas tipo estándar internacionales.

El permiso de conducir está compuesto de dos partes; el anverso y el reverso. En el anverso figura los siguientes datos: en la parte superior izquierda se insertará en un rectángulo azul rodeado de doce estrellas amarillas con el signo distintivo del Estado que lo expida, además se incluirá la expresión "permiso de conducción", que deberá de escribirse en mayúsculas, y en la lengua o lenguas del país que lo expida. La Directiva permite al país emisor incluir el nombre de su Estado en su propio idioma, siendo Gran Bretaña el único país que ha rehusado en utilizarlo.

En cuanto a la cumplimentación de los datos variables del permiso de conducir, existen diferentes apartados con un orden numérico establecido, comprendido desde el número uno hasta el número nueve; estos

apartados contendrán datos personales del titular que porta el permiso de conducir, como el nombre, los apellidos, el número de identificación personal, etc. Sin embargo el apartado ocho referido a la inclusión de la residencia o domicilio del titular del permiso, el país expedidor podrá no insertarlo.

En el reverso se incluirán las categorías de los vehículos que el titular tenga derecho a conducir, la fecha de su primera expedición, la fecha de expiración de la validez de cada categoría, así como las condiciones adicionales o restrictivas incluidas en forma codificadas con respecto a cada categoría a la que se apliquen. Además la leyenda donde está escrito el significado de cada apartado se ubicará en la parte derecha y en vertical.

La ventaja del nuevo permiso de conducir europeo, es que sea cual sea el país que lo haya expedido, todas las condiciones y características de los datos variables son comunes para todos los Estados.

Conocer la cumplimentación de los datos variables y la comprensión de sus condiciones, dotará a los Agentes, en el ejercicio de sus funciones la capacidad de detectar de forma más efectiva una infracción administrativa, así como el descubrimiento de cualquier dato incongruente que pudiera infundir sospechas sobre la autenticidad del documento objeto a examen.

Por otro lado y en lo que respecta a las características del fondo de seguridad del documento, éste contendrá un color azul (Reflex Azul Pantone) y amarillo (Pantone Amarillo). Destacando además que los documentos expedidos deberán de incluir en color rosa la leyenda de "permiso de conducción" en las distintas lenguas de la Unión Europea, y la leyenda de "modelo de las Comunidades Europeas" en la lengua o lenguas oficiales del país que los expidan. ■

