



**UCAM**

UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE MURCIA

ESCUELA INTERNACIONAL DE DOCTORADO  
Programa de Doctorado en Ciencias Sociales

Las Nuevas Tecnologías Aplicadas a la Seguridad  
Vial

Autor:

D. José Ángel Pérez Requena

Directores:

Dr. D. Javier Belda Iniesta

Dr. D. Cesar Giner Alegría

Murcia, mayo de 2018





**UCAM**

UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE MURCIA

ESCUELA INTERNACIONAL DE DOCTORADO  
Programa de Doctorado en Ciencias Sociales

Las Nuevas Tecnologías Aplicadas a la Seguridad  
Vial

Autor:

D. José Ángel Pérez Requena

Directores:

Dr. D. Javier Belda Iniesta

Dr. D. Cesar Giner Alegría

Murcia mayo de 2018





**UCAM**  
UNIVERSIDAD CATÓLICA  
SAN ANTONIO

**DEFENSA TRABAJO DE DOCTORADO**

DATOS DEL ALUMNO	
Apellidos: Pérez Requena.	Nombre: José Ángel.
DNI:29057747f	Doctorado en Derecho.
Departamento de: Investigación en Ciencias Sociales.	
Título del trabajo: Las Nuevas tecnologías aplicadas a la Seguridad Vial.	

El Dr. D. Cesar Giner Alegría y el Dr. D. Javier Belda Iniesta., como Directores del trabajo reseñado arriba, acreditan su idoneidad y otorgo el V.º B.º a su contenido para ir a Tribunal de Trabajo de Doctorado.

En Guadalupe, Murcia mayo de 2018

Fdo.: \_\_\_\_\_



## ÍNDICE GENERAL

<b>I. INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>19</b>
<b>II. OBJETIVOS .....</b>	<b>23</b>
<b>III. METODOLOGÍA .....</b>	<b>29</b>
<b>IV. ESTADO DE LA CUESTIÓN.....</b>	<b>35</b>
<b>V. EVOLUCIÓN HISTÓRICA .....</b>	<b>45</b>
1. ORGANISMOS PÚBLICOS COMPETENTES .....	47
1.1. DESARROLLO TECNOLÓGICO E INCREMENTO DEL PARQUE MÓVIL .....	48
1.2. COMPETENCIAS EN MATERIA DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL .....	48
1.3. LAS COMPETENCIAS MUNICIPALES .....	49
2. REGULACIÓN CONSTITUCIONAL EN TORNO A LA MATERIA .....	51
2.1. BIENES Y DERECHOS CONSTITUCIONALES QUE INTERVIENEN DIRECTAMENTE EN EL FENÓMENO DEL TRÁFICO.....	51
2.2. DERECHO A LA LIBERTAD DE CIRCULACIÓN .....	51
2.3. EL DERECHO A LA VIDA Y A LA INTEGRIDAD FÍSICA .....	52
2.4. PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE .....	54
3. SEGURIDAD VIAL: UN PROBLEMA DEL PRESENTE Y UN RETO PARA EL FUTURO .....	55
4. LA CONFIGURACIÓN CONSTITUCIONAL DEL TRÁFICO Y CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR.....	59

4.1. DELIMITACIÓN DEL TRÁFICO DE OTROS TÍTULOS QUE ESTABLECEN LAS COMPETENCIAS .....	60
4.2. NORMATIVA BÁSICA DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL .....	64
4.3. VIOLENCIA VIAL: UN NUEVO ENFOQUE EN EL TRATAMIENTO DE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD DEL TRÁFICO.....	66
4.4. EL TRÁFICO Y CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR COMO COMPETENCIA EXCLUSIVA DEL ESTADO .....	68
4.5. DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS EN LA LEY DE SEGURIDAD VIAL ATRIBUIDAS AL ESTADO .....	70
4.6. ALGUNAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS CON COMPETENCIA EN MATERIA DE TRÁFICO .....	74
4.6.1. Navarra.....	75
4.6.2. País Vasco.....	76
4.6.3. Cataluña .....	78
5. LAS COMPETENCIAS DE LOS MUNICIPIOS.....	80
5.1. ENCUADRE CONSTITUCIONAL: LEY DE BASES DEL RÉGIMEN LOCAL.....	81
5.2. ATRIBUCIONES EN LA LEY DE SEGURIDAD VIAL: DESARROLLO NORMATIVO PROPIO .....	83
5.3. CREACIÓN DE CUERPOS DE POLICÍA POR LAS CORPORACIONES LOCALES .....	85
5.4. NATURALEZA Y RÉGIMEN ESTATUTARIO .....	87



ÍNDICE GENERAL	9
5.5. EN LO RELATIVO A FUNCIONES .....	90
5.6. CON RESPECTO A LAS JUNTAS LOCALES DE SEGURIDAD.....	92
5.7. MARCO LEGAL.....	97
5.8. ÍNDICES DE ACCIDENTES EN VÍAS URBANAS E INTERURBANAS.....	102
<b>VI. LA RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO.....</b>	<b>109</b>
1. SEGURIDAD DEL TRÁFICO .....	109
1.1. CONCEPTO DE RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTES.....	109
1.2. LA TEORÍA DE LA EVOLUCIÓN DEL ACCIDENTE DE TRÁFICO.....	110
1.3. EMISIÓN DE HIPÓTESIS DE CÓMO SE PRODUJO EL ACCIDENTE.....	111
1.4. DESARROLLO SECUENCIAL DEL ACCIDENTE .....	111
1.5. EL MÉTODO.....	112
1.6. EMISIÓN DE HIPÓTESIS DE CÓMO SE PRODUJO EL ACCIDENTE.....	113
1.7. JUSTIFICACIÓN DE HIPÓTESIS. LA CONVICCIÓN .....	114
1.8. CONCLUSIÓN: DETERMINACIÓN DE LAS CAUSAS.....	114
2. LA EVOLUCIÓN DEL ACCIDENTE .....	117
2.1. PUNTOS DE PERCEPCIÓN .....	118
2.2. ÁREA DE PERCEPCIÓN.....	119

2.3. POSICIÓN FINAL .....	120
3. LOS INTERVALOS EN EL ACCIDENTE .....	121
3.1. INTERVALO DE PERCEPCIÓN.....	121
3.2. INTERVALO CLAVE .....	123
3.3. INTERVALO DE CONFLICTO .....	123
4. LAS FASES DEL ACCIDENTE.....	124
4.1. FASE DE REACCIÓN O PERCEPCIÓN .....	124
4.2. CONOCIMIENTO DE ACCIÓN EVASIVA Y PERICIA .....	125
5. LA PERCEPCIÓN Y EL TIEMPO DE REACCIÓN.....	125
6. EL ACCIDENTE DE TRÁFICO: ANÁLISIS DE RESTOS, HUELLAS Y VESTIGIOS.....	127
6.1. VESTIGIOS DE LA RUEDA SIN GIRAR LIBREMENTE.....	130
6.2. EL PROCESO DE FRENADO.....	131
<b>VII. BASES O FUNDAMENTOS DE LA INTERVENCIÓN EN MATERIA DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL.....</b>	<b>135</b>
1. BASES O FUNDAMENTOS DE LA INTERVENCIÓN DE LA UNIÓN EUROPEA .....	138
1.1. REGISTRO DE VEHÍCULOS .....	140
2. MATRICULACIÓN ORDINARIA DE VEHÍCULOS Y PLACAS DE MATRÍCULA .....	142

ÍNDICE GENERAL	11
2.1. AUTORIZACIONES ADMINISTRATIVAS PARA LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS: CLASES DE PERMISOS DE CIRCULACIÓN Y DE MATRÍCULAS.....	143
2.2. PLACAS DE MATRÍCULA.....	149
2.3. HOMOLOGACIÓN, CARACTERES, DIMENSIONES Y OTROS REQUISITOS .....	150
2.4. COLORES E INSCRIPCIONES.....	150
3. LA INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS .....	151
3.1. LAS ESTACIONES DE ITV.....	152
<b>VIII. MATERIA OBJETO DE SANCIÓN.....</b>	<b>165</b>
1. MATERIA SANCIONADORA.....	165
1.1. DOBLE FINALIDAD DEL PROCEDIMIENTO .....	173
1.2. ESTRUCTURA DEL PROCEDIMIENTO SANCIONADOR.....	174
1.3. EXAMEN SUPERFICIAL DEL ARTICULADO .....	175
1.4. REFORMA OPERADORA EN EL PROCEDIMIENTO SANCIONADOR.....	175
<b>IX. CIFRAS ALARMANTES DE MUERTOS Y HERIDOS COMO CONSECUENCIA DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO.....</b>	<b>183</b>
<b>X. PREPARACIÓN Y ACCESO A OPOSICIONES EN TEMAS RELACIONADOS CON EL TEMA Y LA SEGURIDAD VIAL .....</b>	<b>191</b>
1. EL PERFIL DEL OPOSITOR.....	192
2. EVOLUCIÓN EN EL TIEMPO .....	192

3. PLAZAS CONVOCADAS .....	193
4. PREPARACIÓN TEÓRICA .....	194
5. INGRESO EN EL CUERPO .....	195
6. FUNCIONES DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL .....	196
7. TEMARIO Y EJERCICIOS DE ACCESO .....	198
8. PREPARACIÓN DE LA OPOSICIÓN .....	200
8.1. COMPLETO.....	202
8.2. ESTRUCTURADO .....	203
8.3. ACTUAL .....	206
9. PROGRAMACIÓN Y ESTUDIO .....	206
<b>XI. DIFERENTES SITUACIONES ADMINISTRATIVAS DE LOS FUNCIONARIOS PÚBLICOS ENCARGADOS DE HACER CUMPLIR LA NORMATIVA DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL. LA LEY 7/07 DEL ESTATUTO BÁSICO DEL FUNCIONARIO PÚBLICO .....</b>	<b>211</b>
1. INTRODUCCIÓN .....	211
2. PERSONAL QUE INTEGRA LA ADMINISTRACIÓN LOCAL .....	213
2.1. PERSONAL AL SERVICIO DEL MUNICIPIO.....	213
2.2. FUNCIONARIOS.....	215

ÍNDICE GENERAL	13
3. PROCESOS SELECTIVOS DE INGRESO.....	216
3.1. DIFERENTES SITUACIONES ADMINISTRATIVAS DE LOS FUNCIONARIOS, CONTEMPLADAS EN LA LEY 7/07 .....	217
3.2. SITUACIONES ADMINISTRATIVAS (ART. 85) .....	217
3.3. SERVICIO ACTIVO (ART. 86) .....	218
3.4. SERVICIOS ESPECIALES (ART. 87) .....	219
3.5. SERVICIO EN OTRAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS (ART. 88) .....	222
3.6. EXCENDENCIA (ART. 89) .....	224
3.7. SUSPENSIÓN DE FUNCIONES (ART. 90) .....	227
3.8. REINTEGRO AL SERVICIO ACTIVO (ART. 91) .....	228
3.9. SITUACIONES DEL PERSONAL LABORAL (ART. 92) .....	228
<b>XII. EVOLUCIÓN POLICIAL, DURANTE LOS ÚLTIMOS 25 AÑOS EN EL MUNICIPIO DE MOLINA DE SEGURA EN MATERIA DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL .....</b>	<b>231</b>
1. REFLEXIÓN INICIAL .....	231
2. PERIODO DE CAMBIOS .....	232
3. LOS MEDIOS MATERIALES, PROPIOS DE LA ÉPOCA.....	234
4. INFORMES OFICIALES Y DILIGENCIAS A PREVENCIÓN .....	236

5. CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO DE LAS PLANTILLAS .....	238
6. CREACIÓN DEL EQUIPO DE ATESTADOS .....	241
7. IMPLANTACIÓN DE LA ORDENANZA MUNICIPAL DE TRÁFICO.....	242
8. NOVEDADES INCLUIDAS DENTRO DEL PROCEDIMIENTO SANCIONADOR.....	244
9. EMBRIÓN DE LA POLICÍA AUTONÓMICA.....	244
10. REFERENCIA ESPECIAL AL MUNICIPIO DE MOLINA DE SEGURA .....	246
11. CREACIÓN DE UNIDADES ESPECIALIZADAS.....	247
<b>XIII. COMENTARIO CRÍTICO A LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL .....</b>	<b>251</b>
1. INTRODUCCIÓN.....	251
2. DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL .....	253
3. VELOCIDAD EXCESIVA .....	254
4. CONDUCCIÓN BAJO LA INFLUENCIA DE BEBIDAS ALCOHÓLICAS, DROGAS TÓXICAS Y ESTUPEFACIENTES .....	256
5. TEMERIDAD MANIFIESTA .....	258
6. NEGATIVA A SOMETERSE A LAS PRUEBAS DE ALCOHOL Y DROGAS TÓXICAS Y ESTUPEFACIENTES .....	259
7. CONDUCIR CARECIENDO DE PERMISO DE CONDUCIR.....	262
8. LOS VEHÍCULOS COMO INSTRUMENTOS DEL DELITO .....	263

ÍNDICE GENERAL	15
9. DIRECTRIZ DE LA FISCALÍA	265
9.1. MENCIÓN PORMENORIZADA DE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL	265
9.2. FUNDAMENTOS DE LA AGRAVANTE DE REINCIDENCIA	267
9.3. REQUISITOS	271
9.4. EL BIEN JURÍDICO PROTEGIDO	274
9.5. ESTRUCTURA Y NATURALEZA DE LA ACCIÓN TÍPICA	282
9.6. OTRAS CONSIDERACIONES EN TORNO A LA AGRAVANTE	285
9.7. CONSIDERACIONES SOBRE ESTOS DELITOS	286
<b>XIV. LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS APLICADAS</b>	<b>289</b>
1. INNOVACIÓN TECNOLÓGICA	289
2. METODOLOGÍA APLICADA	291
3. DESARROLLO ANTERIOR Y PERSPECTIVAS DE FUTURO DEL PRESENTE ESTUDIO	293
<b>XV. REGULACIÓN LEGAL DE LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS</b>	<b>297</b>
1. REGULACIÓN EN LA APLICACIÓN DE LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS A LA SEGURIDAD VIAL	297
2. COCHES SIN CONDUCTOR O AUTÓNOMOS	299
3. VEHÍCULOS CAPACES DE DETECTAR Y PREVER LOS OBSTÁCULOS	302

4. DETECTAR DE CAMBIO DE CARRIL DE FORMA NO PROGRAMADA O INVOLUNTARIA .....	305
5. LA REGULACIÓN DE LA VELOCIDAD ACTIVA.....	306
6. LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS .....	308
6.1. INCONVENIENTES QUE PRESENTAN ACTUALMENT .....	309
6.2. INCIDENCIA EN LA SINIESTRALIDAD .....	309
7. OBJETO Y PRETENSIÓN .....	310
8. EVOLUCIÓN EN LA MATERIA .....	314
<b>XVI. CONCLUSIONES .....</b>	<b>319</b>
<b>FUENTES BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>333</b>
<b>FUENTES LEGISLATIVAS .....</b>	<b>345</b>
<b>OTRAS FUENTES .....</b>	<b>351</b>



**I**

# **INTRODUCCIÓN**



## I. INTRODUCCIÓN

La materia de Tráfico Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, constituye un sector de primordial importancia en la sociedad actual, no puede entenderse ningún asentamiento humano sin el tráfico viario, el transporte de mercancías, de personas, de materias primas en general hacen del fenómeno de la circulación de vehículos a motor y de la seguridad vial, un conjunto de preceptos de singular trascendencia, podemos denominarla de “vital” en el desarrollo económico y social de nuestros días. Para poder controlar la materia, en un desarrollo cada vez más creciente, es necesario un complejo entramado de organismos públicos con competencias de lo más dispares que puedan hacer frente a tan ardua labor, organismos de tipo personal, material, tecnológico, industrial, de orden legislativo, sancionador y un largo etc. Muy difícil de enumerar al detalle.

La magnitud del fenómeno de la circulación, necesita de mecanismos capaces de establecer las directrices y enfoques necesarios para regular tan amplia materia , desde una perspectiva general ,ello se lleva a cabo en el desarrollo de nuestro ordenamiento jurídico de una forma muy dispersa dentro de la legislación en la materia , con la finalidad de regular los aspectos más variopintos dentro de este sector, en el cual intervienen multitud de órganos y dispositivos, quedando patente la importancia adquirida por esta, si observamos la cantidad de Ministerios<sup>1</sup> , Autoridades y medios económicos necesarios para poder hacer frente a las necesidades, servicios y mantenimiento que requiere el tema en cuestión.

Para un mejor enfoque de este tema, por su alto índice de siniestralidad y el alto número de muertes y heridos producidos, así como el elevado coste económico de los daños materiales ocasionados y a su vez el esfuerzo económico que supone para un país la inversión en infraestructuras (carreteras, puentes, señalización

---

<sup>1</sup> Los organismos públicos y Ministerios que intervienen en la materia están regulados en el Capítulo II del Título 1º de la Ley de Seguridad Vial, R.D.L. 339/90 de 2 de marzo, más comúnmente conocida como Ley de Seguridad Vial.

vial, campañas de prevención etc.); o la cantidad de medios públicos involucrados en el tema, las políticas sociales del momento han obligado al legislador a cambiar la actitud ante esta materia, pasando de su primitiva concepción meramente policial en su regulación, para establecer un planteamiento activo en la misma.

## **II**

# **OBJETIVOS**



## II. OBJETIVOS

El objeto del presente Estudio de “Tesis Doctoral” dentro de la rama que la UCAM ofrece en Ciencias Sociales, tiene su fundamento en el tratar de profundizar en el tema relacionado con la materia del tráfico y la seguridad vial, desde su perspectiva de regulación del derecho dentro de nuestro Ordenamiento Jurídico, así como desde la visión de la investigación dentro de entramado de la materia, para tratar de descubrir algunas conductas típicas que quedan impunes, la aplicación de las nuevas tecnologías, sobre todo en la vertiente dirigida a la mejora de la siniestralidad, es decir, tratar de reducir e incluso paliar las cifras y las consecuencias de los accidentes de tráfico, para llegar a evitar el millón de fallecidos anuales y la cantidad enorme de heridos tan alarmante en este campo y con ello, poder contribuir para intentar de llegar a cifras muy por debajo de los parámetros actuales y algo que hoy día pasa por ser una utopía, es decir, llegar a la cifra soñada de “cero víctimas” como consecuencia del fenómeno del Tráfico y de la Circulación Vial .

La importancia del tema del tráfico viario es creciente y de una radiante y candente actualidad. Son cada vez más los organismos públicos implicados. Las personas en la mayoría de los países industrializados y en la actualidad, desde los primeros estudios que cursan los niños en la escuela en los inicios de la etapa escolar, es decir, en preescolar, después en la enseñanza general básica y posteriormente en determinadas asignaturas de la ESO y en menor medida en Bachiller y en las Universidades, están tratando de introducir dentro de la docencia este tema tan importante, como materia de especial interés para los estudiantes, dado que en definitiva ellos serán los futuros conductores y los que sufrirán desde una perspectiva u otra las consecuencias tan graves derivadas de los accidentes de tráfico.

Las materias relacionadas con este tema, en nuestro día a día, nos hacen mantener una relación directa a todos los miembros de nuestra sociedad con la fenomenología objeto del presente estudio.

La evolución del fenómeno del tráfico y la seguridad en la circulación vial no parece que vaya a bajar en su importancia, pues cada vez son más el número

de personas que utilizan los transportes públicos y en parque móvil en general, el número de conductores sigue en un aumento constante, la necesidad de transportar las mercancías y a las personas de un lugar a otro, así como los productos de primera necesidad en una sociedad como la nuestra con una demanda cada vez mayor de servicios, parece indicarnos que esta materia seguirá en un aumento constante de cara al futuro, en cuanto a su número e importancia.

Los materiales y combustibles de consumo de los vehículos se están encareciendo, en determinados ámbitos ya se habla de que de cara al futuro los gasóleos y otros combustibles se puedan incluso llegar a agotar, pero las nuevas alternativas están surgiendo como, vehículos eléctricos, vehículos solares y de consumo de biomasa o que funcionen mediante el consumo de agua, o con otras fuentes de energía, ello parece ser la alternativa más inmediata a los combustibles actuales.

De igual manera la inquietud de los problemas relacionados con el cambio climático, los daños ocasionados sobre la contaminación y por tanto la sensibilidad cada vez mayor sobre el Medio Ambiente, hace que sea necesario el ir adoptando nuevas estrategias para intentar paliar los altos índices y los efectos de la contaminación de los automóviles, sobre todo en las grandes ciudades. Donde sin duda se contribuye a que estos efectos de la contaminación sobre el aire que respiramos y en general sobre el Medio Ambiente sea un objetivo prioritario de las nuevas políticas sociales.

El seguir en esta espiral de contaminación, es preocupante y en un futuro próximo puede dar lugar a un aumento del número tan considerable de personas que sufren enfermedades derivadas de la propia contaminación, como enfermedades respiratorias, pulmonares, como el asma, bronquitis, tumorales e incluso otras no diagnosticada hoy día pero que sin duda tienen su fundamentación en estos altos índices de contaminación.

Desde una perspectiva analítica se pretende profundizar en el desarrollo cronológico, a lo largo del tiempo, de la evolución que ha experimentado la materia del tráfico circulación de vehículos a motor y la seguridad vial en general en nuestra legislación. Cuestiones necesarias para la investigación y la reconstrucción de los accidentes de tráfico, con una mayor garantía de acierto por



parte de los Agentes de la Autoridad encargados de esta labor, con una formación acorde con las necesidades del momento, para que conductas delictivas no queden impunes y/o encubiertas bajo la apariencia de un simple accidente de tráfico.

Para que conductas fraudulentas enfocadas al cobro de supuestos siniestros a indemnizar por parte de las Compañías Aseguradoras, por parte de particulares y mafias organizadas, sean esclarecidas. Todo ello junto con otros requisitos y elementos necesarios para poder desarrollar esta parcela, así como cuestiones y comentarios que podrían contribuir a mejorar las condiciones relacionadas con este fenómeno y así enfocar este esfuerzo en poder paliar los altos índices de accidentalidad y siniestralidad, todos estos son los fundamentos pretendidos con el presente estudio.

La regulación legislativa va cambiando constantemente y con una periodicidad cada vez más próxima en el tiempo, intentando el regular la materia para tratar de reducir las cifras de siniestralidad, tanto en el campo de la legislación administrativa, como endureciendo determinadas conductas tipificándolas en la esfera penal, con penas mayores a conductas que sean constitutivas de acciones de un mayor reproche social.

Las campañas de anuncios publicitarios de la DGT son cada vez más duras, con estrategias que nos hagan reflexionar y nos ofrezcan una visión real de lo que nos está ocurriendo a diario. Aunque ello parece ser claramente insuficiente.

Pero el legislador, a veces, se olvida de que, de la mano de la regulación por la Ley de determinadas materias, debe de dotarse a los organismos públicos de los medios necesarios para poder desarrollar sus respectivas competencias. Parece ilógico que actualmente la mayoría de las Policías Locales, como policía judicial especializada en la investigación de la materia dentro de las vías urbanas y de titularidad municipal y cuya competencia le viene establecida con carácter obligatorio, artículo 53 de la Ley 2/86 de 13 de marzo, Ley de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad (LFCS), de manera directa e inexcusable, aún hoy en día, carezcan la mayoría de las plantillas de Policía Local de los medios y aparatos necesarios para detectar el consumo de drogas tóxicas y estupefacientes, encontrando así una dificultad añadida para la aplicación de la propia Ley penal y en concreto de llevar a efecto lo regulado en el capítulo IV del Título XVII de la L.O. 10/95 de 23 de noviembre, en los artículos 379 al 385 inclusive, en la regulación de los delitos

contra la seguridad vial.

# **III**

# **METODOLOGÍA**



### III. METODOLOGÍA

La metodología empleada en el presente Estudio de “Tesis Doctoral” dentro de la rama que la UCAM ofrece en Ciencias Sociales, tiene su fundamento en la observación del tema relacionado con la materia del tráfico y la seguridad vial, desde su perspectiva de regulación del derecho dentro de nuestro Ordenamiento Jurídico, así como desde la visión de la investigación dentro de entramado de la materia, para tratar de descubrir algunas conductas típicas que quedan impunes, la aplicación de las nuevas tecnologías, sobre todo en la vertiente dirigida a la mejora de la siniestralidad, es decir, tratar de reducir e incluso paliar las cifras y las consecuencias de los accidentes de tráfico, para llegar a evitar el millón de fallecidos anuales y la cantidad enorme de heridos tan alarmante en este campo y con ello, poder contribuir para intentar de llegar a cifras muy por debajo de los parámetros actuales y algo que hoy día pasa por ser una utopía, es decir, llegar a la cifra soñada de “cero víctimas” como consecuencia del fenómeno del Tráfico y de la Circulación Vial.

La importancia del tema del tráfico viario es creciente y de una actualidad manifiesta. Son cada vez más los organismos públicos implicados. Las personas en la mayoría de los países industrializados y en la actualidad, desde los primeros estudios que cursan los niños en la escuela en los inicios de la etapa escolar, es decir, en preescolar, después en la enseñanza general básica y posteriormente en determinadas asignaturas de la ESO y en menor medida en Bachiller y en las Universidades, están tratando de introducir dentro de la docencia este tema tan importante, como materia de especial interés para los estudiantes, dado que en definitiva ellos serán los futuros conductores y los que sufrirán desde una perspectiva u otra las consecuencias tan graves derivadas de los accidentes de tráfico.

Las materias relacionadas con este tema, en nuestro día a día, nos hacen mantener una relación directa a todos los miembros de nuestra sociedad con la fenomenología objeto del presente estudio.

La evolución del fenómeno del tráfico y la seguridad en la circulación vial no parece que vaya a bajar en su importancia, pues cada vez son más el número

de personas que utilizan los transportes públicos y en parque móvil en general, el número de conductores sigue en un aumento constante, la necesidad de transportar las mercancías y a las personas de un lugar a otro, así como los productos de primera necesidad en una sociedad como la nuestra con una demanda cada vez mayor de servicios, parece indicarnos que esta materia seguirá en un aumento constante de cara al futuro, en cuanto a su número e importancia.

Los materiales y combustibles de consumo de los vehículos se están encareciendo, en determinados ámbitos ya se habla de que de cara al futuro los gasóleos y otros combustibles se puedan incluso llegar a agotar, pero las nuevas alternativas están surgiendo como, vehículos eléctricos, vehículos solares y de consumo de biomasa o que funcionen mediante el consumo de agua, o con otras fuentes de energía, ello parece ser la alternativa más inmediata a los combustibles actuales.

De igual manera la inquietud de los problemas relacionados con el cambio climático, los daños ocasionados sobre la contaminación y por tanto la sensibilidad cada vez mayor sobre el Medio Ambiente, hace que sea necesario el ir adoptando nuevas estrategias para intentar paliar los altos índices y los efectos de la contaminación de los automóviles, sobre todo en las grandes ciudades. Donde sin duda se contribuye a que estos efectos de la contaminación sobre el aire que respiramos y en general sobre el Medio Ambiente sea un objetivo prioritario de las nuevas políticas sociales.

El seguir en esta espiral de contaminación, es ya, y en un futuro puede dar lugar a un aumento, del número tan considerable de personas que sufren enfermedades derivadas de la propia contaminación, como enfermedades respiratorias, pulmonares, como el asma, bronquitis, tumorales e incluso otras no diagnosticada hoy día pero que sin duda tienen su fundamento en estos altos índices de contaminación.

Desde una perspectiva analítica se pretende profundizar a lo largo del tiempo, de la evolución que ha experimentado la materia del tráfico circulación de vehículos a motor y la seguridad vial en general en nuestra legislación. Cuestiones necesarias para la investigación y la reconstrucción de los accidentes de tráfico, con una mayor garantía de acierto por parte de los Agentes de la

Autoridad encargados de esta labor, con una formación acorde con las necesidades del momento, para que conductas delictivas no queden impunes y/o encubiertas bajo la apariencia de un simple accidente de tráfico.

Todo ello junto con otros requisitos y elementos necesarios para poder desarrollar esta parcela, así como cuestiones y comentarios que podrían contribuir a mejorar las condiciones relacionadas con este fenómeno y así enfocar este esfuerzo en poder paliar los altos índices de accidentalidad y siniestralidad, todos estos son los fundamentos pretendidos con el presente estudio.

La regulación legislativa va cambiando constantemente y con una periodicidad cada vez más próxima en el tiempo, intentando el regular la materia para tratar de reducir las cifras de siniestralidad, tanto en el campo de la legislación administrativa, como endureciendo determinadas conductas tipificándolas en la esfera penal, con penas mayores a conductas que sean constitutivas de acciones de un mayor reproche social.

Las campañas de anuncios publicitarios de la DGT son cada vez más duras, con estrategias que nos hagan reflexionar y nos ofrezcan una visión real de lo que nos está ocurriendo a diario. Aunque ello parece ser claramente insuficiente.





## **IV**

# **ESTADO DE LA CUESTIÓN**



#### IV. ESTADO DE LA CUESTIÓN

La materia del tráfico circulación de vehículos a motor y la seguridad vial en general, está pasando por un periodo de una profunda y constante transformación. Hemos dejado atrás una mera intervención policial en la materia, como era el caso de la regulación inicial en el ya derogado Código de la Circulación de 25 de septiembre de 1.934, para ir avanzando en una intervención integral de prácticamente todos los organismos públicos, ministerios y autoridades competentes, para tratar de regular una materia tan compleja como peligrosa, si nos paramos a pensar el número tan elevado de víctimas mortales y heridos de diversa naturaleza y consideración que se producen como consecuencia del tráfico en nuestras carreteras.

El legislador no dejó de lado el mandato constitucional del artículo 82, cuando determinó que una Ley de Bases debía de regular la materia del tráfico la circulación de vehículos a motor y la seguridad vial, por ello se publicó la Ley 18/1989 de 25 de julio, Ley de Bases Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, la cual en su disposición final 7ª, estableció que en el plazo de un año y con sujeción a los criterios y principios de esta Ley , debía de publicarse un texto articulado de rango legal que contuviese las disposiciones vigentes en la materia, fruto de este nuevo precepto legal, se promulgó el RDL 339/90 de 2 de marzo, el Real Decreto Legislativo sobre el Tráfico Circulación de Vehículos a Motor y la Seguridad Vial, comúnmente conocida como Ley de Seguridad Vial.

No obstante, en una estructura tan breve como la del RD 339/90, no podía contenerse la gran extensión normativa del Ordenamiento Jurídico, en sus 84 artículos y los seis títulos que lo integraban eran claramente insuficientes, estructura que se mantiene hoy en día en la vigente Ley 6/2.015.

Por ello se optó por ir desarrollando estos seis títulos y sus diversos artículos a través de Reglamentos, Reglamentos, que estructuran, desarrollan y pormenorizan la materia. De esta manera se fue formando el entramado legislativo que actualmente conforman y dan enfoque a este tema tan extenso, minucioso apasionante, complicado y un largo etc. de apelativos aplicables a este campo temático.

A nivel normativo la materia está en un proceso de constante transformación, así es tal el cambio y las nuevas reglamentaciones, en el ámbito administrativo, que actualmente está en periodo de "vacatio legis", la nueva Ley de Seguridad Vial, en el periodo establecido de tres meses, dado que se aprobó mediante Ley de 30 de octubre de 2.015, para derogar el R.D. 339/90 de 2 de marzo, y proyectado que entre en vigor el día 31 de enero la nueva Ley de Seguridad Vial, R.D.L 6/2.015.

Con esta nueva Ley 6/2.015, entran en vigor nuevas disposiciones normativas, como es el caso de la adaptación a la normativa europea a partir de enero de 2016, ya que el permiso de la clase "B" permitirá conducir vehículos de emergencias, como vehículos de bomberos, vehículos policiales, taxis o ambulancias, que hasta ahora sólo se podía hacer si se había obtenido el Permiso de la clase BTP. Por otro lado, se amplía el articulado de la LSV, pasando de los actuales 84 artículos a los 115 que entrarán como hemos mencionado el día 31 de enero de 2016.

Por su parte en el ámbito penal también se ha adaptado la normativa a la nueva regulación del Código Penal nuevo, mediante la Ley Orgánica 1/ 2015, dado que siguen denominándose delitos contra la Seguridad Vial , los recogidos en el Capítulo IV, del Título XVII, del Libro 2º, en los artículos desde el 379 al 385, abarcando este último varios apartados, con la finalidad de establecer los requisitos necesarios para cumplir la demanda actual de este tipo de delitos en nuestro Ordenamiento Jurídico.

A nivel de investigación la materia goza de un número considerable de medidas que, al amparo de la evolución tecnológica, se desarrolla favorablemente, sobre todo, teniendo en cuenta las nuevas demandas desde todos los apartados de la ciencia y enfocados a los límites de reducir el número de accidentes y sus consecuencias.

Por su parte a nivel doctrinal no son pocos las críticas que reciben las medidas impuestas por el legislador en el plano normativo y de desarrollo de las leyes, sobre todo en aquellos aspectos en los que se reducen derechos a los ciudadanos en materia de recursos ante infracciones sancionadas en materia de seguridad vial, alegando indefensión y vulneración de cuestiones como las relativas a tener que hacer efectiva la sanción antes de la finalización de

resolución de los procedimientos, el obtener bonificaciones por pronto pago o el perder las bonificaciones por un 50% en el caso de recurrir las multas, mirando así parte de los administrados, como una medida meramente recaudatoria por parte de las Administraciones competentes.

Son también objeto de críticas las medidas que se saltan la notificación, tal y como la veíamos establecida y contemplada en los artículos 58 y 59 de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, Ley 30/92 de 26 de noviembre y su normativa de desarrollo, mediante la Ley 10/99 de 13 de enero, sustituyéndose actualmente por la notificación de la Ley 39/15, a través de edictos. Dado que se podría vulnerar unos de los principios del procedimiento administrativo, como es el trámite de audiencia a los interesados.

Por su parte a nivel jurisprudencial la materia está regulando aspectos de interés, sobre todo al tratar de endurecer conductas que hasta ahora quedaban impunes, adaptándose así a la demanda social del momento. Hay conductas que en la casuística diaria impregnan mediante su publicidad a través de los medios de comunicación y difusión social, radio, televisión etc. hechos que ponen de manifiesto que la opinión pública e incluso la doctrina científica, se pronuncian sobre las citadas cuestiones, solicitando nuevas disposiciones reguladoras de las diferentes materias y el endurecimiento de determinadas conductas que generan alarma social.

Las cifras de siniestralidad son alarmantes, así como que también otros elementos que pudieran ser calificados como “daños colaterales” dentro del fenómeno de la circulación, como pueden ser las medidas que determinadas ciudades de ámbito nacional y supranacional, están adoptando en sus límites geográficos de actuación, para tratar de paliar la gran contaminación que les afecta a sus ciudadanos, pone de manifiesto el variado elenco de cuestiones que afectan a la fenología del tráfico 3+de vehículos a motor y seguridad vial.

Todo ello, está obligando a los Juzgados y Tribunales a adaptar, dentro del marco jurídico penal, procesal, y de enjuiciamiento criminal, la resolución motivada de sus sentencias a fin de contemplar conductas que hasta hace poco era meros indicios sin relevancia probatoria, ni relevancia jurídica.

La importancia del tema del tráfico viario es creciente y con más agentes sociales inmersos. Son cada vez más los organismos públicos implicados. Las personas en la mayoría de los países industrializados y en la actualidad, desde los primeros estudios que cursan los niños en la escuela en los inicios de la etapa escolar, es decir, en preescolar, después en la enseñanza general básica y posteriormente en determinadas asignaturas de la ESO y en menor medida en Bachiller y en las Universidades, están tratando de introducir dentro de la docencia este tema tan importante, como materia de especial interés para los estudiantes, dado que en definitiva ellos serán los futuros conductores y los que sufrirán desde una perspectiva u otra las consecuencias tan graves derivadas de los accidentes de tráfico.

Las materias relacionadas con este tema, en nuestro día a día, nos hacen mantener una relación directa a todos los miembros de nuestra sociedad con la fenomenología objeto del presente estudio.

La evolución del fenómeno del tráfico y la seguridad en la circulación vial no parece que vaya a bajar en su importancia, pues cada vez son más el número de personas que utilizan los transportes públicos y en parque móvil en general, el número de conductores sigue en un aumento constante, la necesidad de transportar las mercancías y a las personas de un lugar a otro, así como los productos de primera necesidad en una sociedad como la nuestra con una demanda cada vez mayor de servicios, parece indicarnos que esta materia seguirá en un aumento constante de cara al futuro, en cuanto a su número e importancia.

Los materiales y combustibles de consumo de los vehículos se están encareciendo, en determinados ámbitos ya se habla de que de cara al futuro los gasóleos y otros combustibles se puedan incluso llegar a agotar, pero las nuevas alternativas están surgiendo como, vehículos eléctricos, vehículos solares y de consumo de biomasa o que funcionen mediante el consumo de agua, o con otras fuentes de energía, ello parece ser la alternativa más inmediata a los combustibles actuales.

De igual manera la inquietud de los problemas relacionados con el cambio climático, los daños ocasionados sobre la contaminación y por tanto la sensibilidad cada vez mayor sobre el Medio Ambiente, hace que sea necesario el ir adoptando nuevas estrategias para intentar paliar los altos índices y los efectos

de la contaminación de los automóviles, sobre todo en las grandes ciudades. Donde sin duda se contribuye a que estos efectos de la contaminación sobre el aire que respiramos y en general sobre el Medio Ambiente sea un objetivo prioritario de las nuevas políticas sociales.

El seguir en esta espiral de contaminación, es ya, y en un futuro puede dar lugar a un aumento, del número tan considerable de personas que sufren enfermedades derivadas de la propia contaminación, como enfermedades respiratorias, pulmonares, como el asma, bronquitis, tumorales e incluso otras no diagnosticada hoy día.

Desde una perspectiva analítica se pretende profundizar en el desarrollo cronológico, a lo largo del tiempo, de la evolución que ha experimentado la materia del tráfico circulación de vehículos a motor y la seguridad vial en general en nuestra legislación. Cuestiones necesarias para la investigación y la reconstrucción de los accidentes de tráfico, con una mayor garantía de acierto por parte de los Agentes de la Autoridad encargados de esta labor, con una formación acorde con las necesidades del momento, para que conductas delictivas no queden impunes y/o encubiertas bajo la apariencia de un simple accidente de tráfico.

Para que conductas fraudulentas enfocadas al cobro de supuestos siniestros a indemnizar por parte de las Compañías Aseguradoras, por parte de particulares y mafias organizadas, sean esclarecidas. Todo ello junto con otros requisitos y elementos necesarios para poder desarrollar esta parcela, así como cuestiones y comentarios que podrían contribuir a mejorar las condiciones relacionadas con este fenómeno y así enfocar este esfuerzo en poder paliar los altos índices de accidentalidad y siniestralidad, todos estos son los fundamentos pretendidos con el presente estudio.

La regulación legislativa va cambiando constantemente y con una periodicidad cada vez más próxima en el tiempo, intentando el regular la materia para tratar de reducir las cifras de siniestralidad, tanto en el campo de la legislación administrativa, como endureciendo determinadas conductas tipificándolas en la esfera penal, con penas mayores a conductas que sean constitutivas de acciones de un mayor reproche social.

Las campañas de anuncios publicitarios de la DGT son cada vez más duras, con estrategias que nos hagan reflexionar y nos ofrezcan una visión real de lo que nos está ocurriendo a diario. Aunque ello parece ser claramente insuficiente.

De igual manera parece inevitable que las nuevas tecnologías sean las que con una aplicación real y efectiva de los nuevos avances en los diferentes campos de la electrónica, la mecánica, la informática, la robótica, con respeto a la conectividad y el medio ambiente, sean los que contribuyan a satisfacer las verdaderas e imperiosas necesidades de paliar, reducir y llevar a límites prácticamente residuales las cifras de fallecidos y heridos como consecuencia del tráfico y la seguridad vial.

Ejemplos prácticos son evidentes, como por ejemplo el citar que un vehículo de la gama baja, como puede ser un Opel Corsa, lleva en la actualidad más seguridad tanto activa como pasiva, en los elementos de nuevas tecnologías, que el Apolo XI cuando en 1.961 subió a la Luna.

Lo cual nos permite pensar que con la evolución que va experimentando las nuevas tecnologías en un futuro no muy lejano aplicaciones y proyectos que se desarrollan en la actualidad, tanto en nuestras carreteras, como en los conductores y bien en los propios vehículos, como pueden ser, coches sin conductor, vehículos que reconocen al conductor, GPS, llaves y cierres inteligentes, detectores de obstáculos en la vía, coches programados, aplicaciones multifunción de olvidos, imprudencias, recordatorios, aplicaciones de la telefonía móvil en los vehículos, determinado el recorrido evitando atascos, información sobre rutas muy concurridas, o itinerarios alternativos, control de parada del vehículo ante un posible siniestro, a lo que se le denomina “ sistema de frenado autónomo de emergencia”, o la ayuda de mantenimiento de carril, detectores de fatiga y/o cansancio en los conductores, la monitorización de ángulos muertos, la nano-electrónica, la deformación de las carrocerías para paliar daños a los ocupantes etc. etc. Puedan servir a contribuir a una mejora en las cifras de siniestralidad.

Todo esto, sometido a estudios de las diferentes marcas, con la competencia que ello supone , hace que teniendo en cuenta, el envejecimiento tan apresurado que sufren los vehículos, puedan desarrollarse nuevos procesos de seguridad activa y pasiva, como lo han sido en los últimos años elementos de seguridad incluidos por las diferentes marcas de serie ,como han sido los airbag, los frenos



ABS, o bien los detectores de obstáculos, y otros que sean de obligado cumplimiento para todos los vehículos y sus conductores, como el cinturón de seguridad en las vías públicas incluso a los pasajeros, el no poder hacer uso de elementos de telefonía y otros que puedan distraer la conducción, el uso obligatorio del casco de seguridad incluso a ciclistas y en fin otras medidas que se han ido adaptando para conseguir una mayor eficacia y eficiencia en la Seguridad Vial.

Con todas estas medidas hemos pasado de las cifras de hace tan sólo unos años, de casi ocho millones de fallecidos anuales, a un millón setecientos mil muertos en el año 2013, y por ello hay que seguir en esta línea para seguir rebajando estas cifras, no es posible conformarnos con los parámetros obtenidos actualmente, dado que como se puede apreciar supone un auténtico balance de guerra, las cifras que aunque parecen frías al oír las, son alarmantes y no debemos olvidar que detrás de cada una de ellas existe una tragedia y un drama personal de una familia entera y en sus allegados.

El objetivo final es la reducción del número de siniestros, la reducción de los accidentes, el llevar a cifras muy por debajo de los parámetros actuales de heridos y fallecidos como consecuencia de los accidentes de tráfico. Llegar a esa cifra que sería un sueño hecho realidad de cero víctimas como consecuencia de los accidentes de tráfico.

Según estudios llevados a cabo, el 50% de los conductores implicados en un accidente con resultado de fallecidos o heridos graves, habían consumido bebidas alcohólicas o drogas tóxicas o estupefacientes, pues bien, tal vez en un futuro no muy lejano, con la simple implantación obligatoria en los coches de un sistema en la llave del vehículo, para que antes de proceder a su utilización, sean capaces de determinar el grado de impregnación del consumo de estas sustancias por parte del conductor y por ende, capaces de accionar un sistema de bloqueo en el caso de resultado positivo, nos permita deducir que automáticamente, se podrían reducir en al menos en ese 50% en número de víctimas, de las cifras de víctimas actuales.

Parece al hablar de meras cifras estadísticas que ello supone un resultado numérico sin relevancia, pero nada más lejos de la realidad, dado que con este 50% mencionado automáticamente en números reales estamos hablando de evitar o paliar la cifra de medio millón de fallecidos y heridos graves como

consecuencia de los accidentes de tráfico, cada año. Con esta simple medida aludida, y que podría pasar a ser de obligado cumplimiento para los fabricantes, como ya han sido implantadas otras medidas como de carácter obligatorio antes de poder poner sus productos en el mercado.

No debemos olvidar que, antes de poder un fabricante o marca comercializar estos vehículos deben de haber superado previamente una Inspección Técnica favorable de seguridad activa y pasiva, por lo tanto, esta medida citada cuyo coste económico es irrelevante comparado con el coste económico que supone a la sociedad en su conjunto el número de víctimas y sus consecuencias, parece que todo ello sería perfectamente viable de cara a un futuro próximo y no muy lejano si se evoluciona de la mano de las nuevas tecnologías, las cuales van integrándose en nuestra industria, comercio y por ello en nuestras vidas cotidianas a pasos agigantados.

El coste económico sería muy relevante, pero no sólo obedecen estas medidas al plano puramente monetario o económico, tanto para el Estado y los Gobiernos, como para el propio sistema y los diferentes implicados, tanto para peatones como conductores, sino que, con esta simple medida se contribuiría a paliar en número de tragedias en el plano personal tan relevante que hay detrás de cada uno de los accidentes de estas características.

V

# EVOLUCIÓN HISTÓRICA



## V. EVOLUCIÓN HISTÓRICA

El fenómeno del Tráfico y la Circulación Vial en nuestro país y casi al unísono en el resto del mundo, se inició hacia el año 1.900, en sus inicios las bases se sentaron en base a las costumbres adquiridas en la circulación de carros tirados por animales de carga como caballos, mulos y burros, el RACE fue el órgano encargado de regular las primeras cuestiones referentes a la legislación sobre el tema.

Este organismo partió de unas normas elementales y con tan sólo doce señales de circulación, las cuales se instalaban en zonas determinadas por el mismo RACE y con peculiaridad de que los miembros de este organismo las tenían que pagar de su bolsillo.

Poco más tarde, hubo que regular otros aspectos como el de circular por la derecha o la prioridad de paso en determinados lugares que por sus características o estrechez no permitían el paso de dos vehículos a la vez.

España desde el inicio del fenómeno de la circulación, siempre ha estado a la cabeza en la industria de construcción de vehículos automóviles, en un principio con la construcción del vehículo Hispano Suizo y más tarde con los camiones e incluso turismos Pegaso. Vehículos que fueron exportados a numerosos países de todo el mundo, en especial años más tarde con la construcción del denominado Seat modelo 600, el cual fue enviado a multitud de países industrializados de nuestro entorno.

Empresarios españoles que desarrollaron motores de vehículos tuvieron que, para desarrollar sus proyectos marcharse a poner sus fábricas o factorías en Francia, donde al iniciarse la primera guerra mundial, desarrollaron motores para avionetas, los cuales fueron adquiridos por los países implicados en el conflicto bélico en un gran número.

Aunque para establecer por orden cronológico una regulación legislativa de la materia hemos de remitirnos necesariamente al Código de Circulación de 25

de septiembre de 1.934<sup>2</sup>, el cual ha estado en vigor, en algunos artículos disposiciones, hasta hace bien poco, (los últimos siete artículos e derogaron el pasado 9 de noviembre de 2.009). Pasando por Órdenes Ministeriales y otras disposiciones normativas, para ir regulando la materia según iba cambiando la misma, no obstante, fue con la regulación específica del contenido en la Constitución del 78, en su artículo 82, cuando se determina la obligación de establecer una Ley de Bases en materia de Tráfico Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Obedeciendo a este mandato constitucional se publicó la mencionada Ley, Ley 18/89 de 25 de marzo, la cual estableció en su disposición final última, que en el plazo de un año y con sujeción a los principios y criterios regulados en la misma, se publicase un texto articulado de rango legal, en el cual se contuviese una regulación pormenorizada de la materia, por ello se publicó la Ley sobre Tráfico Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, DR. 339 /90 de 2 de marzo, más comúnmente conocida como Ley de Seguridad Vial, siendo esta la opción adoptada por el legislador para establecer la normativa específica , normativa que sería desarrollada a través del contenido de los seis títulos y los artículos que la integran , hasta un total de 84, por otros Reglamentos de amplio desarrollo.

Dada la abundancia de las disposiciones que guardan relación con el tema, era necesario establecer otra normativa de desarrollo paralela, contemplando así el Reglamento General de Vehículos, el Reglamento General de Conductores, el Reglamento General de Circulación, el Reglamento del Procedimiento Sancionador, el Reglamento General que regula las condiciones Técnicas de los Vehículo (ITV) la regulación necesaria para que el desarrollo normativo se materializara.

Siendo modificadas estas disposiciones normativas para llegar a la actual regulación de la Ley 6/15, Ley Sobre el Tráfico Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

---

<sup>2</sup> El Código de Circulación de 25 de septiembre de 1934, se encuentra actualmente derogado, hay que tener en cuenta que estuvo vigente hasta los albores de nuestros días, concretamente los últimos 7 artículos que estaban vigentes, quedaron sin efecto de aplicación el día 9 de noviembre de 2009.

## 1. ORGANISMOS PÚBLICOS COMPETENTES

En Esta materia, tan importante, intervienen todos los poderes públicos, desde el Poder Legislativo, al regular en un proceso ininterrumpido normas, disposiciones y leyes, que son necesarias y en definitiva capaces de poner al día el complejo entramado del Ordenamiento Jurídico y permitir la aprobación de la legislación necesaria para la regulación de la materia, así como la capacidad de ir acomodándose a las variables de una sociedad cada vez más compleja y exigente.

El Poder Ejecutivo, dirigiendo la política interior y exterior, la administración civil y militar, ejerciendo la potestad reglamentaria y orientando las políticas sociales hacia la concienciación colectiva del problema, con campañas cada vez más agresivas capaces de transmitir al ciudadano la realidad del fenómeno de la circulación, con la intervención de los organismos públicos de variada índole, la implicación de la Administración, como brazo ejecutor de las decisiones del gobierno, con funcionarios especializados, agentes de la autoridad encargados de la vigilancia y control del tráfico, los programas de cursos de reinserción y sensibilización social, estableciendo los sistemas para la obtención de los diferentes Permisos y Licencias de conducción, los requisitos necesarios para poder circular por las vías públicas con unos índices de seguridad mínimos, la periodicidad y mecanismos de control para pasar, por parte de los vehículos, las revisiones técnicas periódicas, los requisitos administrativos de revisión de los Permisos de Conducir y caducidad de los mismos, entre otras cuestiones.

Así como el Poder Judicial<sup>3</sup>, para sancionar materias que pasen a la esfera penal, adoptando medidas correctoras y protectoras de los bienes públicos, regulando conductas que con el paso del tiempo han pasado de la esfera administrativa a la penal, con endurecimiento de determinadas conductas, fruto de la sensibilidad social ante determinadas acciones, con organismos especializados para intentar desenmascarar conductas delictivas como el cobro fraudulento de siniestros ficticios, redes y entramados constituidos para percibir indemnizaciones causadas por supuestos accidentes, partes de falsos siniestros y otras cuestiones de carácter vinculado en materia de tráfico y la seguridad vial.

---

<sup>3</sup> Art. 117 C.E. de 1978 indica que el poder judicial tiene con exclusividad juzgar y hacer cumplir lo juzgado, actuando con independencia e imparcialidad en aplicación de la Ley y del Ordenamiento Jurídico.

### 1.1. DESARROLLO TECNOLÓGICO E INCREMENTO DEL PARQUE MÓVIL

El auge del fenómeno de la tecnología y el desarrollo industrial, hizo crecer de una forma desmesurada el fenómeno de la circulación vial, el transporte de mercancías y personas contribuyó a que este auge fuese en un aumento, siendo necesario que se fuesen regulando materias que hasta esos momentos no se habían planteado, por ello en los años 50 se desarrollaron en el orden legislativo disposiciones normativas, para regular disposiciones como el alumbrado de los vehículos, la señalización vial más pormenorizadamente, de pesos, dimensiones, señalización vial, los organismos públicos competentes, las cuestiones de regulación para la obtención y retirada de los vehículos de las vías públicas, los organismos públicos que debían de intervenir o tomar decisiones sobre esta amplia materia.

No obstante, el hito que marcó definitivamente la proliferación de la regulación legislativa, adaptada a nuestros días, fue lo ordenado en el ya mencionado, artículo 82 de la actual Constitución de 1.978, a partir de ese momento se procede al desarrollo de la mencionada Ley de Seguridad Vial, optando el legislador por un desarrollo normativo, valiéndose de Reglamentos específicos, dependiendo de cuál fuese la esfera a desarrollar. Asimismo, se optó por incluir en los citados Reglamentos disposiciones que se presumió que pudieran cambiar con carácter próximo en el tiempo, mediante la regulación de esa materia en los anexos de estas disposiciones, dejando en el articulado de los mismos, las cuestiones que se entendía que pudieran perdurar en el tiempo.

Dado que es fácil de cambiar los citados anexos, mediante una Orden Ministerial, siendo el proceso de cambio de las Leyes Ordinarias más complejo y minucioso. Sin por supuesto tener que recurrir a las Leyes Orgánicas, las cuales como sabemos necesitan de una mayoría absoluta en el Congreso para su aprobación, modificación o derogación.

### 1.2. COMPETENCIAS EN MATERIA DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL

Para nada serviría, en un trabajo como el presente, citar de forma pormenorizada todas y cada una de las competencias de los diferentes organismos públicos. Solamente podría servir para rellenar y ocupar espacio, pero no para aclarar y transmitir al lector la verdadera necesidad de dejar sentados



los principios fundamentales de estos organismos públicos, pero si puede resultar de interés citar algunos de estos organismos públicos, para poder hacernos una idea de lo complejo de la materia que nos ocupa. Así en el Título 1º del citado RD. 339/ 90 de 2 de marzo, (LSV), encontramos la regulación de estos organismos, como son la Administración del Estado, el Ministerio del Interior, la Jefatura Central de Tráfico y sus unidades periféricas en las diferentes CCA, sin subestimar a las Corporaciones Locales, que como se verá después representan y desempeñan una función vital en la materia.

Por otro lado, cabe hacer mención a la cantidad de Ministerios que dentro del Ejecutivo adoptan posiciones de contacto y regulación con la materia de Tráfico Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, capítulo 2 del citado Título 1º de la LSV.

### 1.3. LAS COMPETENCIAS MUNICIPALES<sup>4</sup>

Cabe destacar la importancia que han adquirido los municipios, ya que la Administración Local, adopta desde un plano, de regulación propia, un marcado carácter de desarrollo normativo, hemos de citar la regulación, a través de la LRBRL, Ley Reguladora de Bases de Régimen Local, Ley 7/85 de 2 de abril y las modificaciones de la misma, cuestiones de interés para establecer criterios de homogeneización y desarrollo de la esfera local en materia de Tráfico y Educación Vial, la aprobación de Ordenanzas y Bandos de alcaldía, que en el marco reglamentario de sus respectivas competencias y con respeto y subordinación a las disposiciones normativas de rango superior, desempeñan una función de vital importancia.

El impartir enseñanzas de educación y señalización vial en los Colegios, a los escolares desde el inicio en primaria, y posteriormente en cursos más avanzados, está poco a poco, dando sus frutos.

---

<sup>4</sup> Las competencias municipales le vienen atribuidas por la Ley de Bases de Régimen Local, Ley 7/85 de 2 de abril, en su art. 25 a los municipios, viéndose ampliado el ámbito competencial en base a lo regulado en el art. 26 de la mencionada Ley, asumiendo más competencias, en virtud del número de habitantes.

Igualmente, en los municipios y mediante la distribución de los aparcamientos, señalización vial, determinación de zonas peatonales excluidas de la circulación, canalización del tráfico y sobre todo la regulación, denuncia y sanción de las infracciones cometidas en las vías públicas urbanas de su titularidad, mediante agentes propios, hace que, por su proximidad, merezca detenerse en este punto para comentar algunas cuestiones de singular importancia.

Dado que los citados agentes de Policía Local<sup>5</sup>, como agentes propios especializados en la materia adquieren dentro de la esfera de sus múltiples competencias, en lo relacionado con el Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, ( art. 53 de la Ley 2/ 86 de 13 de marzo), así como la denuncia de aquellas infracciones que sean cometidas en las citadas vías públicas urbanas de su titularidad.

Así como, lo establecido para la investigación de la vinculación con los accidentes de circulación, o la confección de las diligencias a prevención necesarias, ( art. 13 Lecrim), para el esclarecimiento de las conductas que se deriven de la materia , pudiendo llegar a la ejecución dentro de estas competencias de funciones de Policía especializada , como Policía Judicial , con competencias plenas , es decir, persecución e investigación de aquellas conductas que puedan revestir caracteres delictivos, como la serie de delitos que hay establecidos en el Capítulo IV del Título XVII, dentro del Libro II , del actual Código Penal, (LO. 10/95 de 23 de noviembre), artículos 379 al 385, ambos inclusive.

Por ello, hace de este cuerpo policial, al igual que el resto de agentes de otros cuerpos especializados en la materia del tráfico y la seguridad vial, la necesidad de una constante en su formación y perfeccionamiento permanente, que permitan el desarrollo de sus funciones con una garantía ante la sociedad

---

<sup>5</sup> Las competencias de las Policías Locales le vienen atribuidas mediante la aplicación de lo dispuesto en la Ley 2/86 de 13 de marzo, Ley de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, según lo determinado en su art. 53. No obstante la Ley 4/98 de 22 de julio establece en el marco de lo dispuesto en la Ley de Coordinación de las Policías Locales en la Región de Murcia, el ámbito de funcionamiento y la reglamentación de las citadas Policías Locales en el marco territorial de los municipios que integran la C.A. de la Región de Murcia.

que vivimos. El poder dirigirse a los estamentos y organismos públicos con la necesaria formación y perfeccionamiento que la materia, cada vez más compleja, necesita, sobre todo en lo concerniente en la investigación de accidente y la confección de las citadas diligencias a prevención.No obstante, nos vamos a referir a estos apartados con más detalle en las páginas siguientes.

## 2. REGULACIÓN CONSTITUCIONAL EN TORNO A LA MATERIA

Son muchos los preceptos constitucionales que tienen una directa aplicación en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

### 2.1 BIENES Y DERECHOS CONSTITUCIONALES QUE INTERVIENEN DIRECTAMENTE EN EL FENÓMENO DEL TRÁFICO

La disciplina jurídica del tráfico incide en bienes y derechos reconocidos en la Constitución Española de 1.978 que necesitan tutela y protección, correspondiendo al legislador regular el fenómeno y habilitar la actuación administrativa, atribuyendo a la Administración una serie de potestades normativas y ejecutivas que son las que posibilitan, justifican y limitan aquella, constituyendo esos bienes y derechos, auténticos títulos de intervención de los poderes públicos en la materia, pudiendo destacar, entre otros, los siguientes:

### 2.2. DERECHO A LA LIBERTAD DE CIRCULACIÓN<sup>6</sup>

– El art. 19 CE indica que, *“los españoles tienen derecho a elegir libremente su residencia y a circular por el territorio nacional”*.

---

<sup>6</sup> La Constitución Española de 1.978, establece en la Sección 1ª del Capítulo 1º del Título 1º que los derechos y deberes fundamentales de los españoles. No obstante, algunos de estos derechos son ampliamente desarrollados normativamente por Leyes que los detallan y complementan.

– El art. 139.2 CE

*“prohíbe la adopción de cuales quiera 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”.*

Esa libertad de circulación consiste en la facultad del individuo de desplazarse libremente dentro del territorio nacional, y al ser un derecho fundamental que puede necesitar determinados medios para ser ejercido, también supone el derecho al libre uso de los medios con los que esa libertad se ejerce, vehículos y vías, de conformidad con las obligaciones, limitaciones y prohibiciones que, sobre la base de una Ley, puedan imponer las Administraciones públicas competentes en la materia.

Esa importancia del fenómeno se destaca en el propio Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad vial, aprobado por R.D.L. 339/90, de 2 de marzo, que en su Exposición de Motivos indica.:

*“el fenómeno del tráfico de vehículos a motor se ha generalizado 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”.*

### 2.3. EL DERECHO A LA VIDA Y A LA INTEGRIDAD FÍSICA

–El art. 15 CE. apunta que,

*“todos tienen derecho a la vida y a la integridad física y moral. La Seguridad Vial forma parte del amplio concepto de seguridad general. Supone la ausencia de todo daño o peligro para la vida e integridad física de las personas y sus bienes en la circulación vial. Es uno de los fines de los poderes públicos en el sector del tráfico y uno de los títulos que justifican su intervención en la materia”.*

Su objetivo principal es reducir el número de accidentes de circulación y sus secuelas negativas. Con ocasión de la celebración del Día Mundial de la Salud los días 14, 15, 16 y 17 de abril de 2.004 en la sede de Naciones Unidas de Nueva York, y por primera vez en un Foro Mundial, se trató el problema de la accidentalidad viaria como un problema de salud pública, los accidentes de

tráfico son una plaga mundial que cada año acaba con la vida de millones de hombres, mujeres y niños, se estima que en 2.002 los accidentes de tráfico secobraron 1.8 millones de vidas y causó traumatismos a entre 20 y 50 millones de personas más.

Millones de personas estuvieron hospitalizadas durante días, semanas o meses y, posiblemente, 5 millones quedaron discapacitados de por vida. Si la tendencia se mantiene, en el 2.020 el número anual de muertos y personas con discapacidad se habrán convertido en el tercer factor más importante de preocupación para la OMS por la enorme causa de víctimas mortales, habiendo superado a enfermedades tan graves como la malaria, tuberculosis o el SIDA, y eso que en 1.990 la accidentalidad de tráfico ocupaba en esa misma lista el puesto noveno. Existen muchos problemas que afectan en gran medida a los seres humanos, lo cual no quiere decir que, en todos los casos, las prioridades de actuación sean siempre las mismas.

En un estudio del CIS de Octubre de 2.006<sup>7</sup>, referido a la Calidad de los Servicios Públicos vista desde el punto de vista de los ciudadanos entrevistados, al preguntar a los ciudadanos participantes en el mismo sobre cuáles deberían ser los ámbitos de actuación prioritarios de las Administraciones Públicas (2.483 entrevistas), encontramos que tanto el acceso a la vivienda, como la seguridad ciudadana, la asistencia sanitaria y la inmigración, son los cuatro temas de actualidad que en mayor medida consideran los encuestados que deberían ser abordados preferentemente por aquellas; sin embargo ello no significa que el resto de materias reflejadas en el cuadro expuesto a continuación, en el cual aparece en último término los accidentes de tráfico, no sean de capital importancia para los ciudadanos, sino que la demanda de intervención pública se

---

<sup>7</sup> En octubre de 2.006, el CIS realizó una entrevista a 2.483 encuestados, planteándoles cuestiones de ámbito de prioridad en el cual los encuestados, debían responder cuál de los temas elegidos consideraban como temas de prioridad, por lo que las diferentes Administraciones Públicas debían de hacer un mayor incapié. Figurando el tema de los accidentes de tráfico en último lugar, como un tema que de entre los planteados, no siendo reseñable este dato dado que el número de temas planteados era un número clausus, y como crítica a la estadística surge el comentario de que la gente consultada no argumentaba sus repuestas.

corresponde en mayor medida con aquellas cuestiones que afectando manera más directa a los ciudadanos, y en menor medida a aquellas otras que consideramos que apenas van a alterar nuestro modo de vida, son pocos o casi nadie piensa que va a cometer una infracción y ser sancionado por ello, o, desde luego, que el grado de incorrección demostrada sea tan elevado que vaya a causarnos el padecimiento de un accidente de tráfico.

No obstante lo anterior, y en relación directa con la materia aquí tratada , en el mismo trabajo de investigación antes referido del CIS, se preguntó a los ciudadanos participantes si creían saber qué Administración era la competente para desarrollar y atender la problemática del tráfico, contestando el 63'5 % que el Estado, el 18'1% que las CCAA, y el 5'6 % que los Ayuntamientos, mientras que el 10'7% contestó no saber o simplemente no contestó, cifras que si bien no corresponden lógicamente con exactitud con el reparto competencial y ejecutivo de la materia así tratada en su conjunto , si va teniendo una cultura muy arraigada en cuanto a los responsables de llevar adelante políticas de seguridad vial.

#### 2.4. PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

La Constitución Española contempla entre sus principios rectores de la política social y económica, el derecho de todos a “disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo” (art. 45.1 CE).

Actualmente, el tráfico motorizado es uno de los principales factores que intervienen en el deterioro del medio ambiente, al utilizar casi todos los vehículos automóviles el petróleo como combustible en sus motores, ya sea en forma de gasolina, gasóleo o gas butano. En España somos totalmente dependientes del petróleo ya que más del 99% del mismo procede de países extranjeros: llega mayoritariamente de África (40%) y de Oriente Medio (25%); si bien existe actualmente el compromiso de llegar en el año 2.010 a un 12% de gasto energético producido con fuentes renovables.

No es desdeñable tampoco la contaminación acústica producida por los vehículos a motor. Se ha comprobado que más del 75% de la población urbana está sometida a la acción del tráfico motorizado.

Para tratar de minimizar el impacto que provocan los ruidos<sup>8</sup> se pueden emprender diferentes acciones que se pueden agrupar en las cuatro siguientes:

- Planificación de carreteras y ordenación del territorio.
- Actuaciones sobre vehículos.
- Barreras a la propagación del sonido.
- Construcción de pavimentos especiales.

### 3. SEGURIDAD VIAL: UN PROBLEMA DEL PRESENTE Y UN RETO PARA EL FUTURO

Ya hemos visto, que la generalización de los vehículos a motor ha supuesto una revolución social y uno de los inventos que más ha transformado la vida moderna. Ahora bien, junto con sus ventajas, ha traído al mismo tiempo un conjunto de graves problemas: normativa compleja, necesidad de implantación de nuevos sistemas de formación y enseñanza, búsqueda de fuentes de energía, mejora en los sistemas de seguridad en los vehículos, policías especializados, construcción y mantenimiento adecuada de carreteras y señalización en las mismas, el conocimiento de las fuentes de riesgo, asistencia a las víctimas y otras cuestiones de un interés primordial.

Desde finales del siglo XIX hasta la actualidad, cerca de 45 millones de personas<sup>9</sup> han perdido la vida en accidentes de tráfico en todo el mundo, existiendo cerca de 2.000 millones de personas que han resultado heridas de distinta consideración. La propia Organización Mundial de la Salud ha cifrado en

---

<sup>8</sup> El tema del ruido procedente de motos y ciclomotores, en especial en época estival, es uno de los grandes retos a los que se enfrentan las Corporaciones Locales. Por ello año tras año, los diferentes municipios vienen a regular campañas de ruido en este sentido, regulando en sus respectivas Ordenanzas Municipales y Bandos de Alcaldía, argumentación necesaria para poder combatir este problema, según lo dispuesto en el art. 49 de la Ley de Bases de Régimen Local.

<sup>9</sup> Cuando se cita la cifra de 45.000.000 de personas, se ha de pensar que supone la totalidad de los habitantes en la actualidad en España, fallecidos en accidentes de tráfico a nivel mundial.

millón y medio el número anual de víctimas mortales en todo el mundo, por causa de los accidentes de circulación.

La causa última que provoca la accidentalidad del tráfico sigue girando en torno a cuatro grandes magnitudes:

- El vehículo y su estado de funcionamiento y conservación (entre un 5 y un 12% de los accidentes).

- El diseño y conservación de las vías y carreteras (entre el 15 y el 30% de los accidentes).

- El denominado factor humano: el comportamiento del conductor y la situación de todas sus capacidades psicofísicas (entre el 70 y el 90 % de los accidentes registrados)<sup>10</sup>.

- La capacidad y eficacia de las normas preventivas y la vigilancia sobre su cumplimiento por parte de la fuerza policial para la mejora continua de la seguridad vial.

Vamos a ver a continuación algunas de las más previsibles alteraciones en tales magnitudes que van a producirse durante los próximos años, y que, evidentemente obligarán a que las estrategias políticas y sociales en la materia se acomoden a las mismas:

---

<sup>10</sup> Como se puede apreciar en la cifra arrojada por la estadística de siniestralidad el porcentaje de los accidentes ocurridos como consecuencia de fallos humanos, viene a suponer entre un 70 y un 90 por ciento de la totalidad de los accidentes ocurridos en la actualidad. Siendo, por tanto, el factor humano el que más accidentalidad origina, en los accidentes de tráfico viario.



- Vehículo:

- Valorar el impacto de las mejoras tecnológicas en la mejora de la seguridad activa y pasiva proporcionada por el mismo (siendo conscientes de la producción del fenómeno de la Teoría del Riesgo Constante, por la cual los usuarios de vehículos con grandes ventajas tecnológicas aumentan los riesgos en su conducción pensando que estos quedan compensados por aquellas).

- Asimismo, se producirá un aumento en la ergonomía de información al conductor (tanto en lo referido a aspectos internos del vehículo, como los externos relativos a su mejora ergonómica para evitar consecuencias más gravosas en casos de atropello; y, por supuesto, medioambientales). Hay que tener en cuenta que las capacidades perceptivas y de atención del ser humano son limitadas, no pudiendo prestar atención más que a un número limitado de estímulos (máxime si alguno de ellos deja de ser tan ruidoso, como en el caso de los ya existentes vehículos eléctricos).

- Carretera:

- Se avanzará inexorablemente hacia lo que se ha venido a llamar como "carreteras inteligentes" con grandes avances en su diseño, firma, sistemas de seguridad e información, entre otras mejoras; e igualmente habremos de seguir contando con carreteras y vías con características similares a las del siglo XX.

- Habrá señalización que tendrá que ser visible, legible, creíble e inteligible (que sus mensajes respeten los complejos principios perceptivos, de atención, de comprensión y aquiescencia que admite el ser humano, como pictogramas mejor comprendidos por los usuarios, léxico adecuado, abreviaturas y su ubicación clara, y otras cuestiones para mejorar la comprensión en este sentido.

- También habrá que profundizar en la variabilidad del firme de la vía para favorecer la atención y el sentido de alerta en todo momento del conductor.

- Normativa y Supervisión Policial:

- Fomento del automatismo y digitalización en los sistemas de detección de infracciones en materia de tráfico y seguridad vial, sin olvidar el siempre necesario aumento de la presencia física policial en las vías.

- Fomento de la formación e información del usuario en cuanto a la peligrosidad de ciertas conductas relacionadas con la circulación de vehículos a motor (sobre todo en las ciudades, en las cuales, en ocasiones, existe cierta sensación de tolerancia, existiendo conductas de riesgo y malos hábitos que luego se trasladan por parte de los conductores a la vía interurbana).

- Políticas concretas, tanto hacia los poli-infractores o reincidentes en conductas antirreglamentarias, como hacia los poli-accidentados, ambos colectivos gravemente afectados por comportamientos que suponen una clara infravaloración o aumento del riesgo, respectivamente.

- Factor Humano: riesgos en la conducción:

- Extensión de los mecanismos de regulación automática de velocidad por los vehículos, (Proyectos ISA o EUSC).

- La búsqueda de potencia y velocidad perderán importancia frente al confort y seguridad en los vehículos.

- Paulatino aumento de la influencia de fármacos y drogas de diseño en la accidentalidad de los próximos años.

- Los factores de riesgo relativos al sueño, fatiga y distracción, presentes en más del 50% de los accidentes, serán combatidos desde la base formadora del conductor y por la intervención de las nuevas tecnologías tanto de las vías como de los vehículos para fomentar su disminución.

- Las medidas de formación y reciclaje de conocimientos y actitudes habrán de potenciarse desde todos los ámbitos, Permiso por Puntos<sup>11</sup>, Nueva Regulación en Delitos sobre tráfico del Código Penal, tipificando conductas con más acierto legislativo entre otros aspectos a destacar en este sentido.

- La influencia de estos factores clave, dado que los fallos y errores humanos en la conducción están presentes entre el 70 y 90 % de todos los accidentes de circulación.

#### 4. LA CONFIGURACIÓN CONSTITUCIONAL DEL TRÁFICO Y CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR

De entre las competencias estatales que con carácter exclusivo establece el art.149.1 de la Constitución Española de 1.978, el tráfico y circulación de vehículos a motor, aparece configurado como una materia en la que el Estado ostenta, en principio, la totalidad de las funciones públicas que es posible ejercer sobre ella, esto es, como una materia en la que se le atribuye tanto la función normativa como la ejecutiva. No obstante, lo cual, algunas CCAA han asumido determinadas competencias ejecutivas en la materia utilizando para ello distintas vías. Los Municipios, por su parte, también gozan de un importante elenco de competencias sobre la base de lo dispuesto en la legislación de régimen local, y, sobre todo, en la normativa reguladora del tráfico.

En los artículos 148 y 149 de la CE-78, se contienen las atribuciones del Estado y las CCAA. Vamos a limitarnos, en principio a examinar las interrelaciones competencias entre ambos Entes, dejando a un lado los aspectos especialmente aplicables a los Municipios, que, tanto por su reconocimiento explícito en los art. 7<sup>12</sup> y 68 del Texto refundido de la Ley de Tráfico, Circulación

---

<sup>11</sup> La Ley de 17 de junio de 1995, vino a regular en nuestro Ordenamiento Jurídico la actual regulación del Carnet por puntos. Por su parte el Anexo 2º del R.D.L. 339/90 de 2 de marzo Ley de Seguridad Vial, establece y clasifica las infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos.

<sup>12</sup> El art. 7 de la Ley de Seguridad Vial, R.D.L. 339/90 de 2 de marzo, establece las competencias municipales en materia de Tráfico Circulación de Vehículos a Motor y

de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/90, como por sus evidentes conexiones históricas y tradicionales dispone de una amplísima competencia en la materia, pero, que a los efectos de la materia que nos ocupa, excedería con mucho el objeto de esta exposición.

En todo caso, antes de proceder al análisis de las diferentes formas de cooperación y coordinación que han de presidir el ejercicio de las competencias por parte de las diferentes Administraciones Públicas, en esta materia, deberíamos precisar en mayor medida el alcance de la materia “tráfico y circulación de vehículos a motor” y proceder a su delimitación, diferenciándola de otras materias con las que guarda una ineludible y estrecha conexión y en las que la distribución de competencias entre los distintos entes territoriales no es del todo coincidente.

#### 4.1. DELIMITACIÓN DEL TRÁFICO DE OTROS TÍTULOS QUE ESTABLECEN LAS COMPETENCIAS

Waller, definió ya en 1.985 el término accidente como, *“un acontecimiento repentino caracterizado por la transferencia brusca de energía mecánica, térmica o química, de forma no controlada”*. Por otro lado, William Haddon definió en 1.963 la lesión como,

*“la exposición aguda a agentes físicos como la energía mecánica, el calor, la electricidad, los productos químicos, y la radiación ionizadora que interactúa con el cuerpo en cantidades o con tasas que exceden el umbral de la tolerancia humana”*

Éste último autor, describió el transporte por carretera como *“un sistema “hombre-máquina” mal concebido y que por tanto, produce una relación disfuncional, ideando lo que ahora se conoce como Matriz de Haddon”*, para analizar los factores de riesgo que impregnan este fenómeno, estructurando las políticas de seguridad vial entre el individuo, el vehículo, las infraestructuras o el entorno, y considerando la interrelación de las mismas con el propio hecho del siniestro circulatorio, para comprobar si aquellas afectan al fenómeno del tráfico rodado, antes, durante o después de ocurrir el accidente de circulación.

A la vista de este planteamiento, el sistema de distribución de competencias de cualquier Estado compuesto implica, indefectiblemente superposición de funciones y entrecruzamiento de Títulos que derivan, sin duda, de la imposibilidad de individualizar o definir nítidamente materias o sectores de la realidad en los que no estén implicadas cuestiones pertenecientes o conectadas a su vez con otras materias.

El Tráfico o circulación vial es un claro ejemplo, al margen de su incidencia en el medio ambiente y en el patrimonio histórico; esta materia se interconectaría parcialmente con otros títulos que regulan la materia, estableciendo aspectos como las carreteras, los transportes o la propia industria, títulos en los que el reparto competencial entre el Estado y las CCAA diseñado por la Constitución Española, no coincide exactamente con el previsto en materia de tráfico.

De este modo, mientras que éste es competencia exclusiva del Estado (art. 149.1.21ª CE)<sup>13</sup>, la mayor parte de las vías sobre las que la circulación vial tiene lugar, en las carreteras y vías urbanas, son bienes pertenecientes al dominio público cuya titularidad ya no es sólo estatal, sino también autonómica o local.

Pero, es que el tráfico o circulación vial, además de expresión de una de las manifestaciones más genuinas de la libertad de circulación, puede dar lugar a una actividad como el transporte de carretera, que, en ocasiones, es expresión de un servicio público sobre el que el Estado sólo tiene competencia si transcurre por el territorio de más de una Comunidad Autónoma.

Son todas ellas, materias, con las que el tráfico presenta una relación de conexión, es decir, una relación caracterizada por la presencia de una zona de confluencia o unión en la cual es posible adoptar medidas que pueden pertenecer indistintamente a ambas materias, y otras zonas independientes o separadas en

---

<sup>13</sup> Dato singular y significativo es este, es decir, el que la mayoría de accidentes y situaciones relacionadas con el tema de conflictos derivados del tráfico, son como consecuencia de intervenciones en el ámbito territorial de los municipios. Vías urbanas de titularidad municipal, siendo por tanto competencia de las PPLL, el desarrollo y confección de las Diligencias a Prevención y de los Atestados, por motivos relacionados con la materia de accidentes de tráfico, art. 53 de la Ley 2/86 de 13 de marzo .Ley de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

las medidas adoptadas sólo pueden formar parte en el ámbito de una de las materias o títulos de la relación.

Al objeto de precisar esta delimitación nos fijaremos únicamente en los aspectos de las mismas que se encuentran en la zona de confluencia o unión, apoyándonos para ello en las soluciones que aportan al problema la jurisprudencia del TC y de las escasas, aunque casi siempre certeras, aportaciones doctrinales.

Tráfico y Carreteras. No sólo es un paso previo metodológico, sino que presenta aspectos pragmáticos muy interesantes desde el punto de vista de la distribución territorial del poder público.

Así, mientras que “el tráfico y circulación de vehículos a motor” compete en exclusiva al Estado (art.149.1.21ª CE), las carreteras constituyen una materia en la que las CCAA pueden asumir competencias, tanto normativas como ejecutivas sobre aquellas “cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la CCAA” (art.148.1.5ª CE), llegando incluso al extremo de que alguna Comunidad Autónoma, llegó a negar el hecho que pudiera existir una Red de Carreteras del Estado, al considerar que no aparecía la misma reflejada en el art.149 de la CE, teniendo que ser el Tribunal Constitucional en Sentencia 65/88, de 18 de marzo, el que rechazando tal idea, interpretase que es el art. 149.1.24ª el que reconoce en exclusiva al Estado la competencia sobre las “obras públicas de interés general o cuya realización afecte a más de una Comunidad Autónoma”.

En principio, la delimitación de ambos matices es clara: mientras la legislación de carreteras se concentra en la construcción y conservación del bien de dominio público que constituyen tales vías (públicas interurbanas), y tiene por objeto la “regulación de la planificación, construcción, conservación, financiación, uso y explotación de las carreteras”; la legislación de tráfico no se ocupa de las vías sino del tránsito efectuado por las mismas, públicas interurbanas, urbanas, privadas de uso común, vías y terrenos no destinados al uso público pero utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios, constituyendo su objeto fundamental la regulación del ejercicio de la libertad de circulación por ellas y la garantía de la seguridad vial, procurando también que con dicho ejercicio no se lesionen otros derechos individuales o colectivos.

Ya la STC 132/98, de 18 de junio, relativa al Plan de Carreteras del País Vasco, señaló que las carreteras son aprehensiones desde distintas perspectivas jurídicas sobre las que también concurren distintos títulos de intervención de los poderes público. Son bienes de dominio público, aunque también obras públicas, constituyen el soporte material necesario para la comunicación terrestre, considerando que esta visión poliédrica de la materia y de los títulos de intervención sobre la misma, según se trate de uno u otro aspecto, ha sido también asumida por la CE en sus, art. 132, 148.1<sup>4</sup>.5<sup>a</sup> y 149.1.24<sup>a</sup>.

Así vista la materia, cabría hablarse de aspectos de seguridad de la vial, como referidos a la normativa de carreteras (tanto Estatal como autonómica y local y de seguridad vial en lo referido a la normativa de tráfico Estatal.

No obstante, lo cual, no cabe deslindar unos aspectos de los otros, pretendiendo cortar o dividir los diferentes títulos de competencia por cuanto que, como ya tiene establecido el propio Tribunal Constitucional, *“las garantías de la seguridad en la circulación, según la voluntad de la CE expresadas en el art.149.1.21<sup>a</sup>, deben ser uniformes en todo el territorio nacional”* (Ss.TC 59/85, de 6 de mayo y 181/92, de 16 de noviembre).

Tráfico y Transporte. La circulación vial constituye un plus, del transporte en el sentido de que toda la actividad del transporte por las vías públicas supone el tránsito o circulación por ellas, mientras que no sirve la inversa, puesto que se puede circular sin transportar nada, excepto la propia persona la distinción en realidad es más jurídica que social. Lo que el Derecho tiene en cuenta para deslindar ambos fenómenos es la relevancia dada en el transporte a la acción de la misma del traslado o desplazamiento de personas y cosas de un lugar a otro, el hacer de ello una actividad independiente y la repercusión económica y social de la misma.

En consecuencia, la propia normativa de tráfico, establece una serie de singularidades a la actividad del transporte con este tipo de vehículos, por su

---

<sup>14</sup> La delimitación de las competencias de las diferentes CCAA, según lo determinado por el art. 148 de la C.E. del 78, está regulada reglamentariamente, en los diferentes Estatutos de Autonomía de las CCAA. No obstante, las Ss. TC 59/85 de 6 de mayo y 181/92 de 16 de noviembre, establecen que las competencias en materia de Tráfico y Seguridad Vial, deben de ser uniformes en todo el territorio nacional.

especial riesgo para la seguridad vial, aunque todo ello se encuentre dentro del título competencial de tráfico y circulación de vehículos a motor. Ahora bien, pese a ello, han existido y existen puntos de fricción competencial entre el Estado y las CCAA.

Tanto en la STC 59/85, de 6 de mayo, como en la 118/96, de 27 de junio, relativas a sendas regulaciones de la Xunta de Galicia y la Generalitat Catalana, respectivamente, el Alto Tribunal tuvo que dejar sentado el criterio de que la regulación del uso del tacógrafo en este tipo de vehículos no pertenecía al título competencial de transportes, por el que las CCAA podrían hacer uso para poder regular sobre el mismo, sino al tráfico y seguridad vial y por tanto perteneciendo el mismo a la esfera del Estado, sin que quepa separar los requisitos técnicos de seguridad internos relativos a los propios tacógrafos, de aquellos componentes de la propia mecánica del vehículo, encontrándose todos ellos en las garantías de seguridad cuyo título competencial pertenece a las normas sobre tráfico y seguridad vial (STC 181/92, de 6 de noviembre).

Criterio este último reiterado en SsTC 203/92, de 26 de noviembre y 2/93, de 14 de enero, referidas a los requisitos técnicos que han de cumplir las cisternas empleadas en transportar mercancías peligrosas<sup>15</sup>, que por su evidente relación con aspectos en materia de Industria, y ello pese a que fue la primera de dichas sentencias la que, finalmente puso fin a esa formidable fuerza expansiva de la seguridad vial frente al resto de aspectos que componen el fenómeno de la circulación viaria, que, si bien alcanza una gran importancia. Tampoco es la panaceanormativa para arreglar todos los problemas), y que igualmente fue matizada al regular las competencias en las últimas reformas aprobadas de la Ley 16/87, de 30 de julio de Ordenación de los Transportes Terrestres.

#### 4.2. NORMATIVA BÁSICA DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL

De manera que las competencias de determinadas materias asignadas al Gobierno central, pretendiendo con esto *“los elementos estructurales básicos que sostienen la construcción entera del Estado conjunto”* (E. García de Enterría).

---

<sup>15</sup> El R.D. 2115/98, modificado por el 551/2006, establece la regulación del Transporte de Mercancías Peligrosas, denominado TPC, siendo el ADR, de aplicación Internacional.



Algunas cuestiones están relacionadas con la exclusividad del Estado, otros presentan una relación con las competencias sobre la materia y con el interés general, mientras que otras son competencias coincidentes. Tal expresión de exclusiva, referida a competencia, predica la de objetos diferentes, materia, función o parte de ambas.

En nuestra materia, la competencia estatal es muy extensa, no existiendo en la Constitución referencia alguna a normas de desarrollo básico o de ejecución de normas. Al no haber regulación sobre el tema del tráfico en el art. 148.1, se puede afirmar que se produce una competencia del Estado, pues la ostenta la totalidad de las funciones, por lo que las CCAA no podrían hacerla propia en sus respectivos Estatutos.

No obstante, determinadas facultades en esta materia han sido asumidas por alguna CCAA sobre la base de lo dispuesto en la Disposición Adicional Primera de la propia CE de 1.978, o delegada según lo previsto en los apartados primero y segundo del art. 150 del Texto constitucional, a las cuales, entre otras motivaciones, responde igualmente lo establecido recientemente por la última reforma de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial en materia sancionadora.

En principio, el interés que en la actualidad presenta la materia del tráfico, despierta gran interés y supone que se legisle en seguridad de conductores, pasajeros, y en general, en todo el marco normativo, superando incluso en algunos aspectos al propio ámbito estatal, al tener que acudir al Derecho en su más amplia vertiente como aspectos reguladores en algunas cuestiones.

La materia del tráfico ha supuesto un incremento de la regulación y normativa vigente adaptada a nuestro tiempo, por ello este cambio a supuesto una normativa tan abundante y rápido en el tiempo ha supuesto que no todos los organismos públicos sean capaces de avanzar al tiempo y la unísono, por ello las diferentes administraciones públicas deberían de aunar esfuerzos para permitir una coordinación homogénea en las transferencias de datos y aunar fórmulas para el traslado de datos y que se materialice una coordinación administrativa y procedimental.

La materia del tráfico y la seguridad vial ha supuesto un reto para el legislador en el plano normativo, dado que en virtud de lo dispuesto en el

artículo 82 de la actual Constitución de 1.978, los caracteres normativos de las normas reguladoras de la materia vienen determinados por Leyes ordinarias, ello supone una menor carga de trabajo para el legislador, dado que no es necesaria la mayoría absoluta para su aprobación en el Congreso de Los Diputados.

Aunque la regulación de la materia parte como un requisito necesario dentro de las competencias del Estado, las Comunidades Autónomas exigen cierta facultad normativa, una división o distribución de las mismas entre los distintos órganos en que ésta última se compone. Hoy en día es el Ministerio del Interior el que ejerce tales competencias mediante el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, aunque del propio texto legal se infiere que no es el único departamento con facultades en la materia, sino que otros Ministerios, como el de Industria y Energía, Fomento, Educación, Economía y Hacienda o Sanidad y Consumo participan en cierta medida en sus principios rectores de actuación.

#### 4.3. VIOLENCIA VIAL: UN NUEVO ENFOQUE EN EL TRATAMIENTO DE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL Y DEL TRÁFICO

Por todos es conocido el creciente interés social existente en la búsqueda de nuevas aproximaciones y propuestas que mejoren sensiblemente la seguridad vial en nuestro entorno, habiendo llegado el mismo incluso a la propia sede del poder legislativo que mediante el impulso sistemático de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados, ha logrado provocar unas importantes modificaciones; como por ejemplo en el caso de la última modificación del Código Penal a la hora de definir con mayor rigor todos los delitos contra la seguridad del tráfico y los relativos a la seguridad vial, evitando con ello que determinadas conductas específicamente peligrosas puedan quedar impunes.

Mediante algunas modificaciones legislativas<sup>16</sup>, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/95, de 23 de noviembre, hoy en día establecidas por la Ley 1 y 2/

---

<sup>16</sup> El actual Código Penal, aprobado mediante la Ley Orgánica 10/95 de 23 de noviembre, ha sufrido varias modificaciones, estableciendo en el capítulo IV del Título XVII, del Libro II, los delitos contra la Seguridad Vial, art. Desde el 379 al 385 ambos inclusive.

2.105, del Código Penal en materia de seguridad vial se ha pretendido lograr una serie de objetivos:

-Regular de una manera más exhaustiva y completa la ingesta de alcohol por parte de los conductores, regulando más severamente aquellas conductas que pasando de simples faltas administrativas encuentren una regulación penal. (art. 379 CP).

-Tras esa estimación de fuente de peligro, se regulan diferentes grados de conducta injusta, desde el peligro abstracto hasta el perceptible desprecio por la vida de los demás (nuevos arts. 380 y 381 CP).

-Incremento notable de penas, en especial en lo concerniente a la privación del permiso de conducir a lo que se añade la posibilidad de considerar instrumento de delito al vehículo de motor o ciclomotor, en orden a disponer su posible comiso (art. 381.3 CP).

-Se articula una regla específica para salvar el concurso de normas cuando se hubiera ocasionado además del consiguiente riesgo, un resultado más grave, sólo se apreciará 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 (art. 382 CP).

-Unión de todos los supuestos de conducción de vehículos por quien hubiera sido privado, judicial o administrativamente, del derecho a conducir por pérdida de vigencia del mismo, reflejando todos ellos en un mismo precepto sancionador (art. 384 CP).

De igual forma, con la reciente publicación de la Ley de Seguridad Vial 6/15, por la que se modifica el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el RD Legislativo 339/90, de 2 de marzo, en materia sancionadora, (BOE 24 de noviembre), modificado

actualmente por esta nueva reforma, se ha decidido potenciar esa nueva arquitectura jurídica de la autorización para conducir basada en la especial apreciación y valoración por parte de su titular de la misma.

En consecuencia, habida cuenta lo específico de la materia a tratar tanto en cuanto a su sesgo cuantitativo, regular una tramitación masiva de, hoy en día, más de 15 millones de procedimientos sancionadores por vulneraciones a lo dispuesto en dicha Ley de Tráfico, así como en su aspecto puramente cualitativo (el carácter mismo de las infracciones en materia de tráfico hacen que tanto la actuación inicial de los policías con competencia en la materia como de los medios técnicos puestos a su disposición para ello sean de importancia capital para llevar adelante cualquier política eficaz en esta materia); se haprovocado la necesidad de profundizar en la idea de quela sanción de tráfico ha de suponer un elemento de seguridad preventiva en la conducción, evitando la producción de los accidentes ocasionados por un comportamiento infractor, entendiend que una adecuada gestión del procedimiento sancionador influye de un modo directo en la reducción de la siniestralidad.

#### 4.4 EL TRÁFICO Y CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR COMO COMPETENCIA EXCLUSIVA DEL ESTADO

El Texto Articulado de la Ley de sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial regula, entre otros, los siguientes extremos:

Como indica su regulación del ejercicio de las competencias correspondientes a las diferentes Administraciones Públicas y en especial a la lcoal, o sea a los municipios.

Las normas de adecuación a la legislación por parte delos usuarios de las vías públicas en general, desde los peatones a los conductores pasando por el legislador y por supuesto los demás elementos.

Las condiciones generales para poder hacer un uso adecuado de las vías públicas, como puede ser el control de los elementos diversos en la circulación. O también aquellos que de alguna manera guarden una relación con las características de la señalización en general.

Las autorizaciones administrativas unificando criterios con lo dispuesto en el marco de la Unión Europea, tanto en el formato de los permisos de conducir como en aspectos a tener en cuenta para la seguridad tanto activa como pasiva.

Las sanciones por infracciones y el incumplimiento de las normas de circulación, lo cual es un componente directamente relacionado con la seguridad vial en general.

Todas estas materias son desarrolladas por los Reglamentos<sup>17</sup> de ejecución de dicha ley.

La Administración del Estado es la competente, otras son de las que se asignan al Ministerio del Interior, sin perjuicio de las que tengan asumidas las CCAA, "las siguientes competencias que enumera el art. 4 de la LTSV":

- a) *La facultad de determinar la normativa técnica básica que afecte de manera directa a la seguridad vial.*
- b) *La previa homologación, en su caso, de los elementos de vehículos, remolques y semirremolques que afecten a la seguridad vial, así como la facultad de dictar instrucciones y directrices en materia de inspección técnica de vehículos.*
- c) *La publicación de las normas básicas y mínimas para la programación de la educación vial en las distintas modalidades de enseñanza.*
- d) *La aprobación del cuadro de las enfermedades y defectos físicos y psíquicos que inhabilitan para conducir y la fijación de los requisitos sanitarios mínimos para efectuar los reconocimientos para su detección, así como la inspección, control y, en su caso, suspensión o cierre de los establecimientos dedicados a esta actividad.*

---

<sup>17</sup> El legislador español, siguiendo las instrucciones de reglamentación existentes en el marco de la U.E. optó por regular en el desarrollo normativo de los Reglamentos, en aquellos preceptos que se preveían inmutables dejándolos establecidos en el articulado, mientras que aquellos otros que se entendían con probabilidad de un cambio inminente o a corto plazo, regularlos en los Anexos de estas disposiciones normativas, de forma que fuesen fácilmente variables mediante su aprobación por Orden Ministerial, dejando el texto de forma más o menos fija en lo que respecta al articulado.

- e) *La determinación de las drogas, estupefacientes, productos psicotrópicos y estimulantes u otras sustancias análogas que puedan afectar a la conducción, así como las pruebas para su detección y sus niveles máximos.*
- f) *La coordinación de la prestación de asistencia sanitaria en las vías públicas o de uso público.*
- g) *La facultad de suscribir Tratados y Acuerdos Internacionales relativos a la seguridad de vehículos y de sus partes y piezas, así como de dictar disposiciones pertinentes para implantar en España la reglamentación internacional derivada de los mismos.*
- h) *La facultad de regular aquellas actividades industriales que tengan una incidencia directa sobre la seguridad vial y, en especial, la de los talleres de reparación de vehículos.*
- i) *La regulación del transporte de personas y, señaladamente, el de menores y el transporte escolar, a los efectos relacionados con la seguridad vial.*
- j) *La regulación del transporte de mercancías y, especialmente, el de mercancías peligrosas, perecederas, contenedores, de acuerdo con la reglamentación internacional, a los efectos relacionados con la seguridad vial.”*

#### 4.5. DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS<sup>18</sup> EN LA LEY DE SEGURIDAD VIAL ATRIBUIDAS AL ESTADO

La pluralidad y diversidad de facultades que, sobre la base de lo dispuesto en el artículo 149.1.21.<sup>a</sup> de la Constitución, corresponden al Estado y a su Administración exigir una división o distribución de las mismas entre los distintos órganos de que se compone esta última. Como ha sido tradición desde 1959, la mayor parte de las competencias en materia de tráfico corresponden al hoy denominado Ministerio del Interior que, como veremos, ejerce las mismas a través de un Organismo autónomo: la Jefatura Central de Tráfico.

---

<sup>18</sup> Mediante el desarrollo de los artículos del 4 al 8 del texto articulado de la Ley de Seguridad Vial, RDL 339/90 de 2 de marzo, se establecen las diferentes competencias que por ese orden le vienen atribuidas a la Administración del Estado, al Ministerio del Interior, a la Jefatura Central de Tráfico y a los Municipios respectivamente.

Pero como se interfiere claramente del propio artículo 4 de la LTSV, el Ministerio del Interior no es el único Departamento con facultades en la materia, y a que también ostentan algunas atribuciones relacionadas con el tráfico otros Ministerios como el de Industria y Energía, Fomento, Educación y Cultura, Economía y Hacienda o Sanidad y Consumo.

Sin perjuicio de las anteriores competencias, el Ministerio del Interior, sin perjuicio de las correspondientes de las Comunidades Autónomas, (que se estudian en el siguiente apartado), tiene atribuidas las siguientes competencias.

- 1) *“La matriculación y las autorizaciones relativas a los vehículos: matriculación de vehículos a motor, remolques, semirremolques y ciclomotores; expedición, anulación, intervención o revocación de los permisos o licencias de circulación de los mismos; y expedición de las autorizaciones temporales y provisionales para la circulación de vehículos hasta su matriculación (art. 5. d. y e.).*
- 2) *Conceder la autorización a los centros de formación de conductores y declarar la nulidad, así como los certificados de aptitud y autorizaciones que permitan, acceder a la actividad profesional en materia de enseñanza en la conducción y acreditar la de los centros de reconocimiento de las aptitudes psicofísicas de los conductores, con los requisitos y condiciones que reglamentariamente se determinen (art. 5.c).*
- 3) *El otorgamiento de las autorizaciones para conducir, que incluye: la expedición, revisión, anulación, suspensión, intervención y revocación de los permisos para conducir vehículos y licencias para conducir ciclomotores y el canje de permisos expedidos en el extranjero y en el ámbito militar y policial por los correspondientes en el ámbito civil (art. 5 apartados a) y b).*
- 4) *Los registros sobre las materias anteriores: de conductores e infractores de vehículos, de profesionales de la enseñanza de la conducción, de centros de formación de conductores, de centros de reconocimiento de los mismos y de manipulación de placas de matrícula (art. 5.h.)*
- 5) *La regulación, gestión y control del tráfico en las vías interurbanas y en las travesías entendiéndose por tal: la regulación de la circulación vial en las vías interurbanas y en las travesías, previendo para estas últimas fórmulas de cooperación o delegación con las Entidades Locales; la vigilancia y disciplina del tráfico en las vías interurbanas y en las travesías cuando no exista Policía Local, así*

*como la denuncia y sanción de las infracciones a las normas de circulación y de seguridad en dichas vías; la autorización de pruebas deportivas en las carreteras estatales y el informe vinculante de dichas pruebas en las vías de titularidad autonómica o local, pero en las que la Administración central tiene atribuida la vigilancia y regulación del tráfico; y, por último, el cierre a la circulación, con carácter excepcional, de carreteras o tramos de ellas por razones de seguridad o fluidez del tráfico (art. 5, letras k, i, m y n)*

*6) El establecimiento de normas especiales que posibiliten la circulación de vehículos históricos y fomentar la conservación y restauración de los que integran el patrimonio histórico cultural (art. 5.f.).*

*7) La denuncia y sanción de las infracciones<sup>19</sup> por incumplimiento de la obligación de someterse a la inspección técnica de vehículos, así como a las prescripciones derivadas de la misma y por razón del ejercicio de actividades industriales que afecten de manera directa a la seguridad vial (art.5.j.).*

*8) La realización de pruebas, reglamentariamente establecidas, para determinar el grado de intoxicación alcohólica, o estupefacientes, psicotrópicos o estimulantes de los conductores que circulen por las vías públicas en las que tiene atribuida la vigilancia y el control de la seguridad de la circulación vial (art. 5. o).*

*9) 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 a motor, sin perjuicio de las atribuciones de las Corporaciones Locales (y de las CCAA), con cuyos órganos se instrumentará de común acuerdo, la colaboración necesaria (art. 5. l.)*

*10) La coordinación de la estadística y la investigación de accidentes de tráfico, así como las estadísticas de inspección de vehículos, en colaboración con otros*

---

<sup>19</sup> Mediante el desarrollo del Título VI de la LSV, RD.339/90 de 2 de 2 de marzo, en los artículos del 73 al 84, se publicó el RD 320/94 de 25 de febrero , y este a su vez modificado por el RD 318/03 , para establecer las bases del Procedimiento Sancionador en Materia de Tráfico Circulación y Seguridad Vial, desarrollado más adelante en el presente trabajo, y lo que no esté expresamente regulado en el mismo, se aplicará el R.D. 1398/93 de 4 de agosto , el cual regula el Ejercicio de la Potestad Sancionadora.



*Organismos oficiales y privados, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine (art. 5. º.)*

*11) La posibilidad de impartir las enseñanzas sobre la materia pudiendo hacerse mediante concesión que hayan de realizar los conductores como consecuencia de la pérdida parcial o total de los puntos que les hayan sido asignados, estableciendo el contenido de aquellos, así como su duración y requisitos (art. 5. º p).*

*12) Poder obtener los permisos de conducir en igualdad de condiciones sin discriminación alguna por razón de nacionalidad, ideología ni ninguna otra circunstancia personal o social que pudiera interferir en la materia.*

El Ministerio del Interior ejerce tales competencias a través de la Jefatura Central de Tráfico que es un Organismo autónomo dependiente del mismo, el cual ejerce sus atribuciones sobre dicho Organismo a través de la Dirección General de Tráfico, creada por el artículo 3 de la Ley 47/1959, de 30 de julio, y clasificada como Organismo autónomo por el Decreto 1348/1962, de 14 de junio que aprobó la clasificación de las entidades estatales autónomas.

La normativa actual (RD. 400/2012, de 17 de febrero, por el que se desarrolla la Estructura orgánica básica del Ministerio del Interior), dispone expresamente que la Dirección General de Tráfico, encuadrada en la Subsecretaría de Interior, es el Centro Directivo "a través del cual el Ministerio del Interior ejerce sus competencias sobre el Organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico" (art 10). Orgánicamente, la Dirección general está integrada por una Secretaría General, la Subdirección General de Gestión de la Movilidad, la Subdirección General de Intervención y Políticas Viales, la Subdirección General de Análisis y Vigilancia Estadística, constituyendo dichas unidades los servicios centrales del Organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, habiéndose creado igualmente a través de dicha norma la Unidad de Ordenación.

Normativa dependiendo la misma directamente de la propia Dirección del Organismo autónomo.

Asimismo, se ha determinado en dicha disposición que todas las materias existentes en la normativa actualmente vigente al anterior Observatorio Nacional de Seguridad Vial deberán entenderse realizadas a las actuales Subdirecciones Generales de Intervención y Políticas Viales y de Análisis y Vigilancia Estadística.

El ejercicio de las competencias del Ministerio del Interior en materia de vigilancia, circulación y control del tráfico corresponden a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, en concreto a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil<sup>20</sup>. Así la Ley orgánica 2/ 1.986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, dispone que serán ejercidas por la Guardia Civil “la vigilancia del tráfico, tránsito y transporte en las vías públicas interurbanas”.

Dichas atribuciones han sido concretadas por el apartado segundo del artículo 6 de la LTSV, según el cual

“para el ejercicio de las competencias atribuidas al Ministerio del Interior en materia de vigilancia, regulación y control del tráfico y de la seguridad vial, 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 público, actuarán, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine, las Fuerzas de la Guardia Civil, especialmente su Agrupación de Tráfico, que a estos efectos depende específicamente de la Jefatura Central de Tráfico.”

#### 4.6. ALGUNAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS CON COMPETENCIA EN MATERIA DE TRÁFICO

Dejando aparte los precisos cometidos atribuidos al Ministerio del Interior, contenidos en el art. 5 del Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, así como las competencias ejecutivas que sobre tal base le corresponden tanto a la Dirección General de Tráfico como a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, en lo que se refiere a vigilancia, regulación y control del tráfico, pasemos a continuación a referir de que, modo tal competencia exclusiva ha sido compartida por algunas CCAA.

---

<sup>20</sup> Dentro de la Ley 2/86 de 13 de marzo, Ley de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, se establecen las competencias de la Guardia Civil, mediante el desarrollo de los artículos del 13 y siguientes.

Hoy en día son tres las Comunidades Autónomas<sup>21</sup> que han asumido determinadas competencias ejecutivas en materia de tráfico: Navarra, País Vasco y Cataluña.

#### 4.6.1. Navarra

Antes de la propia entrada en vigor de la Constitución de 1.978, Navarra presenta un régimen foral autonómico constituido por las competencias atribuidas por la ley de 16-1-1841, sobre la Administración General de Navarra, y por las normas posteriores que ampliaron y actualizaron tal norma. Tal Régimen fue recogido expresamente en la Disposición Adicional Primera del Texto constitucional que prevé su actualización en el marco de lo dispuesto en la propia Constitución y los Estatutos de Autonomía.

Fue la Ley Orgánica 13/82, de 10 de agosto, de Reintegración y Amejoramiento del Régimen Foral de Navarra (LORAFNA) la que actualizó aquel régimen previo competencial. De este modo, la atribución competencial de los contenidos de la citada norma, pese a su evidente origen histórico, procede del propio reconocimiento constitucional (STC 76/88 de 26 de abril), aunque no venga expresamente recogido en las normas de atribución competencial genéricas de dicha norma de normas. Es decir, de la interpretación sistemática del propio art. 149.1 CE y su Disposición Adicional Primera, cabe decir que para las competencias que forman parte de los derechos históricos de los territorios forales no opera el límite dispuesto en aquel precepto cuando hace reservas exclusivas para el Estado.

Y tal reconocimiento no sólo se hizo con respecto a la norma de 1.841, posteriormente actualizada, sino también a todas aquellas competencias real y efectivamente ejercidas por las instituciones forales cuando se aprobó la Ley de Amejoramiento. De hecho, en el art. 49 de la LORAFNA, en su apartado tercero

---

<sup>21</sup> Dado que las diferentes CCAA pueden ir asumiendo nuevas competencias transcurridos 5 años desde su constitución, alguna de las actuales, que no la tienen en la actualidad, pudieran llegar a asumir la misma. En la actualidad son únicamente, tres de las que todas accedieron por la vía directa o vía rápida a su autogobierno (art. 151 CE-78), que son País Vasco, Cataluña y Navarra, según lo previsto en sus respectivos Estatutos Autonómicos.

que dice que *“en todo caso, en las materias a que se refieren los apartados anteriores, así como en todo lo relativo al tráfico y circulación, Navarra conservará íntegramente las facultades y competencias que actualmente ostenta”*.

Tanto las denuncias como la imposición de sanciones pasó a depender de la Agrupación Especial de Tráfico de la Guardia Civil y la instrucción y resolución de los expedientes sancionadores a los Gobiernos Civiles de Álava y Navarra en sus respectivas provincias (ejercidas hoy en día por el Delegado del Gobierno<sup>22</sup> y el jefe provincial de Tráfico en el caso de Navarra), quedando otras normas relacionadas con la circulación en manos de la Diputación Foral y los Agentes de la Autoridad a ella subordinados, paso por puentes, sustracción de señales de partes de las vías públicas, vías pecuarias, señalización de las vías públicas, pesos y dimensiones máximos de los vehículos, entre otras cuestiones.

Además, los Agentes de la Policía Foral tienen asignadas la competencia en la materia con carácter específico.

#### **4.6.2. País Vasco**

La Ley Orgánica 3/79, de 18 de diciembre del Estatuto de Autonomía para el País Vasco no incluye entre las competencias que asume la menor mención al tráfico y circulación vial. Por ello resulta paradigmático que el RD 3256/82, de 15 de octubre, traspasase a dicha Comunidad una serie de servicios en materia de ejecución de la legislación estatal sobre esta materia.

Como ya vimos que ocurría en Navarra, con el apoyo de la Disposición Adicional Primera de la CE, los territorios forales pueden asumir competencias que el art. 149.1 de la propia Constitución atribuye en exclusiva al Estado, y que por ello no pueden ser asumidos por el resto de las Comunidades Autónomas.

---

<sup>22</sup> La figura del Delegado de Gobierno asumió las competencias en la materia que antaño se les atribuía a los Gobernadores Civiles, actualmente al desaparecer en el marco de Autoridades contempladas según Ley. Los Subdelegados de Gobierno en el marco de las CCAA pluriprovinciales, y los Delegados de Gobierno en las C.A. uniprovinciales, delegan normalmente sus competencias en los Jefes Provinciales de Tráfico en el marco del tema que nos ocupa, atribuyéndoles la Ley potestad de dirección y sancionadora en materia de tráfico.

En consecuencia, eran los territorios forales que hoy integran la CCAA del País Vasco, los que podrían haber asumido dichas funciones (tales derechos históricos, en este caso más bien se basaban en la pasividad de la Administración central y en el reconocimiento a posteriori de la acción administrativa organizada y desarrollada en la materia por las Diputaciones Forales según el Dictamen el Consejo de Estado de 27-4-1961).

Los títulos competenciales en los que se basó el RD 3.256/82 para fundamentar tal asunción de competencias, fueron, por un lado, el art. 17 del Estatuto, relativo a la Policía Autónoma Vasca y por otro unos antecedentes históricos debidamente actualizados.

En el primer caso las competencias policiales fueron asumidas por la Policía Autónoma Vasca que heredó las competencias que se restablecieron mediante RD del Ministerio del Interior de 22-12-80 de los Miqueletes y Miñones (que desempeñaron hasta 1.937 funciones de protección de personas y bienes y el mantenimiento del orden público dentro del territorio autónomo), quedando reservadas a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado los servicios policiales de carácter extracomunitario, como la vigilancia de puertos, aeropuertos, costas y fronteras, aduanas, control de entrada y salida de extranjeros.

Con ello, podemos resaltar que las transferencias efectuadas en base a tal fundamento excedan con mucho los verdaderos fundamentos históricos de las instituciones forales, tanto que ni siquiera el propio Estatuto consagró tales transferencias en su art. 17, pero que, en fin, supuso una clara voluntad política de intentar recuperar la situación previa a lo acontecido tras la Guerra Civil en esos territorios asumiendo la CCAA competencias referidas al régimen de Escuelas Particulares de Conductores, facultad de sancionar infracciones a lo dispuesto en las normas de seguridad vial, antes en el Código de Circulación y ahora en la Ley de Seguridad Vial, con exclusión de las que correspondan a los municipios y la suspensión, anulación y revocación de los permisos de conducción<sup>23</sup>,

---

<sup>23</sup> La expedición de los Permisos de Conducción es una competencia exclusiva del Estado a través de su regulación que reglamentariamente se determina. Tema de trascendental importancia al constituir en la actualidad "delito" el conducir careciendo del Permiso de Conducir respectivo, art. 384 L.O. 10/95 de 23 de noviembre de regulación

aprobación de pruebas deportivas y de circulación de vehículos históricos, y otras materias, materias todas ellas que, realmente excedían de la previsión estatutaria pero que fueron incorporadas por razones más allá de la mera recuperación institucional histórica y que fueron sabiamente resumidas por STC 76/88, de 26 de abril, al recordar que el Estatuto vasco es expresión al mismo tiempo de derecho a la autonomía y manifestación actualizada del régimen foral, que, sin embargo, advierte que, una vez recibidos por acción constitucional tales justificaciones históricas, por discutibles que pudieran haber sido, automáticamente se convierte en la única razón y norma legitimadora de esas atribuciones, que por tanto, no podrán naturalizarse nuevamente en motivos históricos.

Por ello, es de esperar que ante los recientes movimientos encaminados a promover importantes reformas estatutarias en todos los territorios que conforman el Estado, se proceda, o bien a reformar el contenido del propio Estatuto o, en su caso, usar la vía del art. 150 CE, que ha sido la opción más recientemente elegida para transferir estas funciones en el caso de Cataluña.

#### 4.6.3. Cataluña

Aunque el propio art. 150 de la Constitución parece querer distinguir entre transparencia y delegación (tesis defendida por algún especialista por la que la transferencia sólo cabría en aquellas materias reconocidas en el art. 149:3 de la Norma constitucional, traspasando en tal caso la titularidad competencial; mientras que la delegación, sería la única vía para superar el límite infranqueable del art.149.1, donde aparece tráfico) la doctrina mayoritaria quita importancia a tal distinción.

Con la Ley Orgánica 6/97, de 15 de diciembre de Transparencia de competencias ejecutiva en materia de Tráfico a Cataluña<sup>24</sup>, esta comunidad vuelve a gozar de un elenco competencial semejante la que dispuso durante la II República (y eso que el Estatuto Catalán, aprobado por Ley de 15-9-32, no incluía

---

del Código Penal.

<sup>24</sup> La Ley 6/97 y su desarrollo normativo L.O. 6/2006, ha permitido a la C.A. de Cataluña establecer un conjunto de competencias en la materia, bajo el respeto de los preceptos Constitucionalmente establecidos.

expresamente entre sus atribuciones facultades relacionadas con el tráfico, sino únicamente en materia de carreteras, contenidos que ya sí han sido contemplados en la última reforma estatutaria aprobada mediante Ley Orgánica 6/ 2.006, de 19 de julio, en su artículo 164 referido al control y vigilancia del tráfico).

En aquel momento se utilizó una técnica de ampliación extraestatutaria de competencias de las CCAA, sin necesidad de reformar los Estatutos de Autonomía. Lo que el Estado transfiere o delega son las facultades de una materia, y no la materia en bloque que; además, tales facultades transferidas han de ser susceptibles de transferencia o delegación. No es lógico que la materia de tráfico y circulación de vehículos a motor sea objeto de una Ley basada en el apartado segundo del art.150 CE, sino que habría que haber desglosado qué facultades de las que contempla, son susceptibles de delegación o traspaso.

El límite quedaría constituido por el equilibrio constitucional entre los poderes territoriales y el que se trate de facultades que previenen una regulación uniforme en todo el territorio o un tratamiento homogéneo en aras de la igualdad de derechos.

El problema había surgido cuando se ha vinculado estrictamente esta delegación o transferencia y la existencia de un Cuerpo policial propio (Mossos de Escadra) que, si bien, lógicamente debe asumir las funciones de vigilancia y control, poco tienen que ver con esa misión el resto de elementos en materia de tráfico que se han transferido junto con aquellas.

Además, en función de lo previsto en el propio art. 150.2 CE, el Estado preverá en cada caso las formas de control que se reserve en cuanto al debido cumplimiento de tales transferencias por las instituciones que las asumen, debiendo éstas últimas ejercer las mismas de acuerdo con el principio de coordinación y colaboración con la Administración del Estado, facilitando información y dando ambas Administraciones oportunidad de acceso a los respectivos archivos y ficheros.

En este sentido al poco tiempo, se puso en tela de juicio la posibilidad de que la Comunidad Catalana pudiera instruir procedimientos sancionadores por la comisión de infracciones graves y muy graves a lo dispuesto en la Ley de Seguridad Vial y dictar resolución en los mismos, teniendo posteriormente que trasladar las actuaciones a la Administración General del Estado cuando, en su

caso, hubiera que sustanciar suspensión del permiso de conducir del infractor, (como medida sancionadora accesoria), al considerarse que podía incurrirse en la vulneración del principio "non bis in ídem", habiéndose in admitido a trámite dicha impugnación por el TC mediante Auto del Pleno de 26-2-2002, al considerar que la Ley Orgánica 6/97 establece un orden de tramitación conjunta de un único procedimiento por parte de dos administraciones distintas, las cualesquiera entregarse, respectivamente, de tramitar la posible sanción económica por los hechos cometidos y, posteriormente, la medida de suspensión de su autorización administrativa para conducir, calificando tal procedimiento como "un tipo sancionador de carácter complejo"; sistema, por otro lado, seguido en su día tanto por el resto de CCAA con competencias sancionadoras en la materia, como por los Ayuntamientos que ejercen sus funciones sancionadoras de acuerdo con lo previsto en el art. 68<sup>25</sup> del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Las funciones así transferidas son ejercidas a través del Servicio Catalán de Tráfico, creado por la Ley 14/97, de 24 de diciembre, del Parlamento de Cataluña, organismo autónomo adscrito al Departamento de Gobernación del Gobierno catalán.

##### 5. LAS COMPETENCIAS DE LOS MUNICIPIOS

Los municipios tienen una especial relevancia en materia de tráfico dado que, al ser el ente territorial básico, limítrofe siempre con otros municipios, al fin y al cabo, todas las cuestiones que vienen a surgir en uno u otro territorio están inmersas del límite territorial de alguno de ellos.

---

<sup>25</sup> Las Corporaciones Locales tienen competencias sancionadoras para aquellas infracciones cometidas en vías urbanas de su titularidad, no obstante, hay determinadas materias que les corresponden inexcusablemente a los Jefes Provinciales de Tráfico, mediante la delegación antes aludida, sobre lo referente a infracciones relativas a documentación de vehículos o a publicidad. artículos 59 y ss, así como el art.52 respectivamente del texto articulado de la LSV. RD. 339/90 de 2 de marzo.



### 5.1. ENCUADRE CONSTITUCIONAL: LEY DE BASES DEL RÉGIMEN LOCAL

Como vamos a ver, los municipios en el marco de sus respectivas competencias establecen una regulación de la materia que necesariamente viene de la mano y no puede contradecir la regulación del Estado, la cual necesariamente prevalece en cuanto a jerarquía normativa se refiere.

Los Ayuntamientos, en efecto, son las Administraciones Públicas llamadas a desempeñar el papel más importante y destacado en la resolución de la problemática actual del tráfico en las áreas urbanas. Y ello, no porque se considere que el tráfico urbano y la problemática que encierra forma parte del elenco natural de competencias que les corresponde privativamente a los Municipios, los cuales con la finalidad de unificar criterios de actuaciones comunes se reúnen en varios foros, por ello tuvo lugar el *“Primer Encuentro de Ciudades para la Seguridad Vial” en GIJÓN 2.009* en el cual se acordó que la DGT diseñará planes de seguridad vial para las ciudades con el plan de frenar su siniestralidad y mejorar la circulación, comenzando en diez municipios, Gijón, Granada, Córdoba, Ávila, Guadalajara, Mérida, Fuenlabrada, la Laguna etc.

El motivo principal de este tipo de compromisos es reducir al máximo la alta siniestralidad detectada en la esfera local, el año 2.010 se registraron más de 46.000 accidentes con víctimas, en los que murieron 550 personas, mejorando, ciertamente los más de 49.000, con 634 fallecidos por igual causa en el año 2008, fecha base para la adopción de dicho acuerdo, cristalizando el mismo con la firma por parte de la DGT de un acuerdo de Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) para desarrollar en principio estas diez experiencias piloto con el propósito de extenderlas al resto de las ciudades, y redactando una ordenanza municipal- tipo para favorecer la circulación y seguridad vial en las calles de las ciudades comprometidas con este objetivo, estableciendo igualmente una serie de líneas de actuación para una movilidad segura.

En cualquier caso, las directrices en la materia son claras y concretas todos los esfuerzos deben de ir dirigidos a garantizar la seguridad vial en su más amplio concepto. Para lo cual tanto, los organismos públicos competentes van adoptando cada vez con más compromiso la unificación de criterios a seguir para paliar el número de heridos y fallecidos a consecuencia de los accidentes de tráfico en nuestras vías públicas. Las campañas de la DGT así lo determinan y las

medidas de sensibilización social así lo demuestran, pero todavía queda un largo camino que recorrer en varios campos.

Sobre esta situación ha venido a incidir la CE de 1978, que ha alterado radicalmente las bases de nuestro régimen local. El artículo 137 de la misma señala que, *“los Municipios al igual que los demás Entes en que el Estado se organiza territorialmente (las CCAA que se constituyan y las Provincias), 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.

La actual regulación de la materia en el ente local<sup>26</sup> viene a reforzar aspectos legislativos que son de gran interés. No debemos olvidar que la limitación geográfica de un municipio con otro determina que la mayoría de vías públicas se encuentren dentro de estos. Por ello el papel que desempeñan las Policías Locales en el desempeño de sus funciones es vital, ya no sólo por que por Ley le corresponde la realización de los Atestados, Diligencias a Prevención e Informes, sino, que la propia regulación y control del tráfico junto con la señalización de las vías públicas de su titularidad hacen que este cuerpo policial presente unas características propias de especial interés.

Son cuestiones que no pasan desapercibidas por la opinión pública y además tenidas en cuenta por los diferentes organismos sociales.

El legislador básico de régimen local, no obstante, ha explicitado una serie de materias en las que “en todo caso”, el Municipio ejercerá competencias, “en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas” (art. 25) lo cual supone que el legislador sectorial, incluido el estatal, queda vinculado por el elenco de materias contempladas en dicho precepto, de forma que al proceder a su regulación debe atribuir, “en todo caso”, competencias sobre las mismas.

---

<sup>26</sup> Los municipios gozan de autonomía para la gestión de sus respectivos intereses, la Ley Reguladora de Bases de Régimen Local, Ley 7/85 de 2 de abril con sus más de veinte modificaciones, así lo establece y determina, atribuyéndoles la citada Ley competencia para la regulación y control del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como la confección de Atestados y Diligencias a Prevención por sus PPLL.

Por ello, el legislador debe de hacer hincapié en aquellos aspectos de carácter general y concreto necesariamente las competencias que sobre el mismo deberán ejercer los Municipios.

No obstante, es necesario recordar que, no por el hecho de ostentar legítimas competencias para la ordenación del tráfico urbano, puede darse alguna que otra colisión con situaciones en la que existen títulos conexionales otorgados por otras Administraciones con los cuales debería arbitrase un instrumento de colaboración y coordinación, necesario para no ocasionar perjuicios a terceros (STS de 16-1-2007, Sala 3ª, Secc 4ª).

Por la cual el Ayuntamiento<sup>27</sup>, no puede actuar unilateralmente al suprimir por sí sólo la parada que la empresa tenía reconocida en el título de otorgar competencias sin perjuicio de que se hubiera podido instar los trámites y acuerdos pertinentes que tuviesen en cuenta y respetasen los derechos y capacidades de cada parte (empresa e interés público) "concesión con el reconocimiento e inclusión de una parada de autobús en el casco urbano" (STS de 18-5-2.006, Sala 3ª).

## 5.2. ATRIBUCIONES EN LA LEY DE SEGURIDAD VIAL: DESARROLLO NORMATIVO PROPIO

Todo este orden de cosas hace necesario que se establezcan los mecanismos necesarios para que el legislador sea autosuficiente para poder determinar la regulación de la materia en consonancia con las disposiciones de todo el marco europeo y así poder hacer extensiva la regulación a todas las administraciones públicas.

En este caso, como ya hemos visto anteriormente, el legislador ordinario es el Estatal. El legislador estatal ha procedido a concretar la previsión del artículo

---

<sup>27</sup> Los Ayuntamientos están obligados por Ley a dar traslado de los Atestados y Diligencias practicadas por sus Policías Locales al Ministerio del Interior, a través de las Jefaturas Provinciales de Tráfico para la confección de las estadísticas oficiales que se confecciona en cuanto al número de siniestros ocurridos en la materia, con resultados de heridos y fallecidos como consecuencia del desarrollo del Tráfico y la Seguridad Vial.

25.2.b) de la LRBRL en la LTSV, texto que atribuye a los Municipios un importante elenco de competencias en materia de circulación vial.

Las competencias de los Municipios en la materia se encuentran reguladas en el artículo 7 de la Ley de Seguridad Vial, reformado por la Ley 5/ 1.997, de 24 de marzo, de reforma del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, uno de cuyos objetivos era, precisamente “reforzar la autoridad municipal en materia de tráfico y la seguridad vial”; y nuevamente reformado por la Ley 19/2001, de 19 de diciembre (BOE del 20 de diciembre). La redacción actual de dicho precepto, tras ambas reformas, ha quedado como sigue.

Se atribuyen a los Municipios, en el ámbito de esta Ley, las siguientes competencias:

- a) *“La ordenación y el control del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como vigilancia por medio de agentes propios, la denuncia de infracciones y que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración.*
- b) *La regulación, mediante Ordenanza Municipal de Circulación<sup>28</sup>, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios, con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida sus movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.*
- c) *La inmovilización de los vehículos en vías urbanas cuando no se hallen provistos 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 conductor. La retirada de vehículos de las vías urbanas y el posterior depósito de aquellos cuando*

---

<sup>28</sup> Aunque es un mandato Constitucional y reglamentario, no todos los municipios tienen elaborada su propia Ordenanza Municipal en torno al Tráfico Viario, en consonancia con lo establecido en el marco del desarrollo del texto articulado de la LSV. RD 339/90 de 2 de marzo.

*obstaculicen o dificulten la circulación o supongan un peligro para ésta o se encuentren incorrectamente aparcados en las zonas de estacionamiento restringido, en las condiciones previstas para la inmovilización en este mismo artículo. Igualmente, la retirada de vehículos en las vías interurbanas y el posterior depósito de éstos, en los casos y condiciones que reglamentariamente se determinen; suponiendo tal medida que los gastos que se originen como consecuencia de la retirada del vehículo serán por cuenta del titular, que deberá abonarlos o garantizar su pago como requisito previo a la devolución del vehículo, entendiéndose comprendida dicha Tasa dentro de las establecidas en el art. 20.1. de la Ley 39/88 de 28 de diciembre, reguladora de las Haciendas Locales, entre las allí referidas de “recepción obligatoria” y que han de ser soportadas necesaria y obligatoriamente por el sujeto pasivo (STS 29-5-2.000, Sala 3ª, Secc. 2ª).*

*d) La autorización de pruebas deportivas cuando discurran íntegra y exclusivamente por el casco urbano, exceptuadas las travesías.*

*e) La realización de las pruebas a que alude el apartado o) del artículo 5 (determinación del grado de intoxicación alcohólica, estupefacientes, etc.) de acuerdo con lo que reglamentariamente se establezca.*

*f) El cierre de las vías urbanas cuando sea necesario.*

*Otros preceptos de la ley no vienen sino a concretar y especificar algunas de las competencias que con carácter general atribuye a los Municipios el artículo transcrito. Así, el artículo 16 permite a la autoridad competente que por motivos de seguridad o fluidez de la circulación ordene “otro sentido de circulación, la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, bien con carácter general o para determinados vehículos o usuarios, el cierre de determinadas vías, el seguimiento obligatorio de itinerarios concretos, o la utilización de arcenes o carriles en sentido opuesto al normalmente previsto”. Lo que más que atribución de una nueva competencia, sería la concreción del apartado a) del artículo 7 (ordenación y control del tráfico en las vías urbanas).”*

### 5.3. CREACIÓN DE CUERPOS DE POLICÍA POR LAS CORPORACIONES LOCALES

Dispone el artículo 51 de la Ley, en su redacción dada por la Ley Orgánica 1/2.003, de 10 de marzo, para la garantía de la democracia en los Ayuntamientos

y la Seguridad de los Concejales, que los entes locales podrán crear Cuerpos de Policía Local, de acuerdo con lo previsto en la presente Ley y en la Ley de Bases de Régimen Local. Estableciendo:

*“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. Dichos Cuerpos sólo podrán actuar en el ámbito territorial del municipio respectivo, salvo en situaciones de emergencia y previo requerimiento de las Autoridades competentes.*

*No obstante, cuando ejerzan funciones de protección de autoridades de las Corporaciones Locales, podrán actuar fuera del término municipal respectivo, con autorización del Ministerio del Interior o de la correspondiente autoridad de la Comunidad Autónoma que cuente con Cuerpo de Policía autonómica, cuando desarrollen íntegramente esas actuaciones en el ámbito territorial de dicha Comunidad Autónoma.*

*Según establece el art. 21.1.h) de la Ley de Bases de Régimen Local, corresponde al Alcalde ejercer la jefatura de la Policía Municipal, así como en nombramiento y sanción de los funcionarios que lleven armas”.*

Al respecto de la posibilidad de creación de servicios mancomunados de Policía Local, la Ley 5/15 de 27 de mayo de 1.992 ha señalado que

«existiendo continuidad territorial entre los municipios y, como expresa la Exposición de Motivos de la LOFCS, mecanismos y fórmulas de coordinación distintos de la Junta de Seguridad (que no es órgano necesario, según el artículo 54 LOFCS) por lo que de cara al futuro no apreciamos obstáculo para la creación del servicio de policía local mancomunado que aquí se examina».

Sin embargo, la STC de 8 de marzo de 1.993, señala al respecto que «es claro que el apartado 32 del artículo 2 de la Ley Valenciana 2/1.990, al introducir un supuesto de actuación policial extraterritorial distinto y novedoso respecto de la estricta previsión contenida en el artículo 51.3 LOFCS, vulnera lo dispuesto en el artículo 148.1.22 CE, en virtud del cual las competencias de las Comunidades

Autónomas sobre coordinación de las Policías Locales han de ejercerse en los términos establecidos en dicha Ley Orgánica.

#### 5.4. NATURALEZA Y RÉGIMEN ESTATUTARIO

A tenor de lo dispuesto en el artículo 2 de la Ley Orgánica 2/1.986, de 13 de marzo, *“los Cuerpos de Policía dependientes de las Corporaciones Locales forman parte de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad”*.

De otro lado, conforme establece el artículo 52 LOFCS,

*“los Cuerpos de Policía Local son institutos armados, de naturaleza civil con estructura y organización jerarquizada, rigiéndose, en cuanto a su régimen estatutario, por los principios generales de los capítulos II y III del título 1 y por la sección 4ª del capítulo IV del título II de la presente Ley (la remisión se hace a los artículos 5 a 8 y 27 y 28 de esta Ley), con la adecuación que exija la dependencia de la Administración correspondiente, las disposiciones dictadas al respecto por las Comunidades Autónomas y los Reglamentos específicos para cada Cuerpo y demás normas dictadas por los correspondientes Ayuntamientos”*.

Se señala, asimismo, que las Policías Locales deberán de establecer criterios comunes de coordinación en el uso de los medios para el desempeño de sus funciones y en general hasta incluso en materia de uniformidad pues, *“deberán vestir el uniforme reglamentario en el ejercicio de sus funciones, salvo los casos excepcionales que autorice el Delegado del Gobierno, respectivo”*(en la actualidad, Delegado del Gobierno en las Comunidades Autónomas o Subdelegado del Gobierno en las Provincias).

La disposición final tercera de la Ley de Bases de Régimen Local establece que *«el personal de las Policías Municipales... gozará de un Estatuto específico, aprobado reglamentariamente, teniendo en cuenta... la Ley de Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado»*.

Así mismo, el artículo 148.1.22.a establece que las Comunidades Autónomas podrán asumir competencias sobre la coordinación y demás facultades en relación con las Policías Locales en los términos que establezca una Ley Orgánica.

La remisión del precepto constitucional ha de entenderse hecha a la Ley Orgánica 2/1.986, de 13 de marzo, en cuyo artículo 39 se establece que,

*“corresponde a las Comunidades Autónomas, de conformidad con lo previsto en la propia Ley de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y en la Ley de Bases de Régimen Local, coordinar la actuación de las Policías Locales en el ámbito territorial de la Comunidad respectiva mediante el ejercicio de las siguientes funciones”:*

*“a) Establecimiento de las normas-marco a las que habrán de ajustarse los Reglamentos de Policías Locales, de conformidad con lo dispuesto en la presente Ley y en la de Bases de Régimen Local.*

*b) Establecer o propiciar, según los casos, la homogeneización de los distintos Cuerpos de las Policías Locales, en materia de medios técnicos para aumentar la eficacia y colaboración de éstos, de uniformes y de retribuciones.*

*c) Fijar los criterios de selección, formación, promoción y movilidad de las Policías Locales, determinando los distintos niveles educativos exigibles para cada categoría, sin que, en ningún caso, el nivel pueda ser inferior a Bachiller Superior o equivalente.*

*d) Coordinar la formación profesional de las Policías Locales, mediante la creación de Escuelas de Formación de Mandos y de Formación Básica”.*

Dicho precepto ha sido objeto de desarrollo por parte de las diferentes Comunidades Autónomas en las siguientes disposiciones:

- Ley Foral 1/1.987, de 13 de febrero, de Cuerpos de Policía de Navarra, modificada por la Leyes Forales 10/1.992, de 2 de julio, y 19/2.001, de 28 de julio, y 8/2.002, de 3 de abril.

- Ley 7/1.987, de 15 de abril, de Coordinación de Policías Locales, de las Cortes de Aragón.

- Ley 10/1.988, de 26 de octubre, de Coordinación de Policías Locales modificada por la Ley 3/1.997, de 14 de mayo, ambas del Parlamento de las Islas Baleares, habiendo sido declarados inconstitucionales el último inciso del artículo



3 y la disposición adicional primera de la Ley 10/1.988, por sentencia 49/1.993, de 11 de febrero, del Tribunal Constitucional.

- Ley 6/1.988, de 5 de diciembre, de Coordinación de Policías Locales, de la Junta General del Principado de Asturias, habiendo sido declarado inconstitucional el apanado i) del artículo 3.1 por sentencia 50/1.993, de 11 de febrero, del Tribunal Constitucional.

- Ley 1/1990, de 26 de abril, de Coordinación de Policías Locales, de la Asamblea de Extremadura, modificada por Ley 4/2.002, de 23 de mayo, habiendo sido declarado inconstitucional, en parte, su artículo 3, apanado 1, por sentencia 51/1.993, de 11 de febrero, del Tribunal Constitucional.

- Ley 12/1.990, de 28 de noviembre, de Coordinación de Policías Locales de las Cortes de Castilla y León. - Ley 16/1.991, de 10 de julio, de las Policías Locales, del Parlamento de Cataluña, modificada por las Leyes 25/1.998, de 31 de diciembre 5/2.000, de 5 de junio.

- Ley 3/1.992, de 23 de marzo, de Coordinación de las Policías Locales, del Parlamento de Galicia.

- Ley 4/1.992, de 8 de julio, de Coordinación de Policías Locales, de la Asamblea de Madrid, habiéndose declarado inconstitucionales sus artículos 25.4, en parte, 26 y 29.3, por sentencia 52/1.993, de 11 de febrero, del Tribunal Constitucional.

- Ley 4/1.992, de 17 de julio, de ordenación de la Administración de Seguridad de la Comunidad Autónoma, de coordinación de las Policías Locales y de regulación del régimen específico del personal de los Cuerpos dependientes de las Administraciones Públicas vascas, modificada por la Ley 21/1.997, de 23 de diciembre.

- Ley 7/1.995, de 30 de marzo, de Coordinación de Policías Locales, de la Diputación General de La Rioja, modificada por la Ley 6/1.998, de 6 de mayo.

- Ley 6/1.997, de 4 de julio, de Coordinación de Policías Locales, del Parlamento de Canarias, modificada por las Leyes 2/1.999, de 4 de febrero y 2/2.000, de 17 de julio.

- Ley 6/1.999, de 19 de abril, de Policías Locales y de Coordinación de la Policías Locales, de la Comunidad Valenciana, de las Cortes Valencianas, modificada por la Ley 11/2.000, de 28 de diciembre.

- Ley 5/2.000, de 15 de diciembre, de Coordinación de Policías Locales, de la Asamblea Regional de Cantabria.

- Ley 13/2.001, de 11 de diciembre, de Coordinación de Policías Locales, del Parlamento de Andalucía.

- Ley 8/2.002, de 23 de mayo, de Coordinación de Policías Locales, de las Cortes de Castilla-La Mancha.

- Ley 4/1.998, de 22 de julio, de Coordinación de las Policías Locales de la Región de Murcia, de la Asamblea Regional de Murcia. (en proyecto actualmente un borrador de modificación). Lo es perfectamente aplicable, por tanto, en todos los municipios del ámbito nacional.

##### 5.5. EN LO RELATIVO A LAS FUNCIONES

La Ley Orgánica 2/1.986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, en su artículo 1,3 establece que, *“las Corporaciones Locales participarán en el mantenimiento de la seguridad pública en los términos establecidos en la Ley Reguladora de Bases de Régimen Local y en el marco de la propia Ley Orgánica 2/1.986”*.

El artículo 25.2 de la Ley de Bases de Régimen Local dispone que,  
*“el Municipio ejercerá, en todo caso, competencias en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas en las siguientes materias, entre otras:*

- Seguridad en lugares públicos.*
- Ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas.*
- Protección civil, prevención y extinción de incendios.*
- Protección del medio ambiente.*

*Asimismo, se establece que los Municipios cabeza de partido judicial en que no exista establecimiento penitenciario algunos asumirán, en régimen de competencia delegada, la ejecución del servicio de depósito de detenidos a disposición judicial, correspondiendo la custodia de dichos detenidos a la Policía Municipal en funciones de Policía Judicial”.*

De otro lado, el artículo 53 LOFCS dispone que los Cuerpos de Policía Local deberán ejercer las siguientes funciones:

- “a) Proteger a las autoridades de las Corporaciones Locales, y vigilancia custodia de sus edificios e instalaciones.*
- b) Ordenar, señalar 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.*
- d) Policía Administrativa, en lo relativo a las Ordenanzas, Bandos y demás disposiciones municipales dentro del ámbito de su competencia.*
- e) Participar en las funciones de Policía Judicial, en la forma establecida en el artículo 29.2 de esta Ley, es decir, con el carácter de colaboración con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.*
- f) La prestación de auxilio, en los casos de accidente, catástrofe o calamidad pública, participando, en la forma prevista en las Leyes, en la ejecución de los planes de Protección Civil.*

g) *Efectuar diligencias de prevención y cuantas actuaciones tiendan a evitar la comisión de actos delictivos en el marco de colaboración establecido en las Juntas de Seguridad.*

h) *Vigilar los espacios públicos y colaborar con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y con la Policía de las Comunidades Autónomas en la protección de las manifestaciones y el mantenimiento del orden en grandes concentraciones humanas, cuando sean requeridos para ello.*

i) *Cooperar en la resolución de los conflictos privados cuando sean requeridos para ello.*

*Las actuaciones que practiquen los Cuerpos de Policía Local en el ejercicio de las funciones previstas en los apartados c) y g) precedentes deberán ser comunicadas a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado competentes”.*

#### 5.6. CON RESPECTO A LAS JUNTAS LOCALES DE SEGURIDAD

El artículo 54 LOFCS establece que,

*“en los municipios que tengan Cuerpo de Policía propio, podrá constituirse una Junta Local de Seguridad, que será el órgano competente para establecer las formas y procedimientos de colaboración entre los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad en su ámbito territorial.*

*La constitución de dichas Juntas y su composición se determinará reglamentariamente. La presidencia corresponderá al Alcalde, salvo que concurriera sus sesiones el Gobernador Civil de la provincia, (actualmente el Delegado de Gobierno), en cuyo caso, la presidencia será compartida con éste”.*

Así, pues, la constitución de la Junta Local exige la concurrencia de los siguientes requisitos:

1. Que el municipio donde vaya a constituirse tenga Cuerpo de Policía propio, (como es el caso de todos y cada uno de los municipios de España).
2. Acuerdo entre el Alcalde y el Delegado o Subdelegado del Gobierno.

3. Notificación a la correspondiente Consejería cuando el Municipio pertenezca a una Comunidad Autónoma que cuente con Cuerpo de Policía propio.

La Ley 6/1.997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, ha suprimido la figura de los Gobernadores Civiles, que son sustituidos por los Delegados del Gobierno en las Comunidades Autónomas y los Subdelegados del Gobierno en las provincias.

La Instrucción de 1988 es el único referente normativo de las Juntas Locales de Seguridad previstas en el artículo 54 de la Ley Orgánica 2/1.986. Sin embargo, la Instrucción tan sólo contiene las directrices a las que han de ajustarse los responsables de los órganos periféricos del Ministerio del Interior. Es decir, tan sólo regula la participación de una de las partes que componen la Junta Local de Seguridad.

La Instrucción de la entonces Secretaria de Estado de Seguridad de 10 de junio de 1.988 enumera las funciones de las Juntas Locales de Seguridad:

- “a) Analizar y valorar la situación de la seguridad pública en el Municipio, formulando las correspondientes propuestas o planes para una eficaz coordinación y colaboración de los distintos Cuerpos de Seguridad.*
- b) Elaborar planes para prevenir la comisión de hechos delictivos.*
- c) Arbitrar fórmulas para el intercambio de información y de datos que sean relevantes para que cada Cuerno pueda cumplir adecuadamente las funciones y cometidos que tienen atribuidos.*
- d) Estudiar y valorar los informes o propuestas que formulen las personas o entidades públicas o privadas, sobre la seguridad pública en el Municipio.*
- e) Impulsar la cooperación de los efectivos que inciden en la seguridad ciudadana en el ámbito municipal.*
- f) Adoptar decisiones vinculantes y efectuar el seguimiento de las mismas, al objeto de posibilitar su cumplimiento.*
- g) Exigir que se cumplan los acuerdos tomados y que se ejerzan las funciones policiales emanadas de la Ley y las derivadas de las Juntas.”*

Además del Presidente o Presidentes, formarán parte de la Junta Local de Seguridad los siguientes Vocales:

- El Jefe de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado en el Municipio, según corresponda, atendida la distribución territorial de competencias. En el supuesto de que el núcleo urbano corresponda al Cuerpo Nacional de Policía y el resto del término municipal al Cuerpo de la Guardia Civil, tendrán la condición de Vocal los Jefes de ambos Cuerpos.

- El Jefe de la Policía Local.

- En su caso, el Jefe Local de la Policía Autónoma.

Actuará como Secretario el del Ayuntamiento que se trate o el funcionario del mismo que designe el Alcalde. Asimismo, el Alcalde podrá estar asistido por el Concejal Delegado.

La Instrucción 20/1.991, sobre tratamiento policial con respecto a las movilizaciones ciudadanas y aumento de la colaboración con los Cuerpos de Policía Local, de la entonces Secretaría de Estado para la Seguridad, contempla en su apartado 30 la necesidad de potenciar las reuniones y trabajos de las Juntas Locales de Seguridad, y especialmente las Juntas de Seguridad de Distrito, como órganos operativos más cercanos a los problemas de seguridad de cada barrio.

El objetivo principal debe ser el incremento de la cooperación mutua con los Cuerpos de Policía Local en cuanto a la prevención y control de la delincuencia. Allí donde la escasez de efectivos lo haga necesario, deberán racionalizar las patrullas de uno y otro Cuerpo, coordinando las mismas y distribuyéndolas de acuerdo con la problemática de cada zona o barrio y las características operativas y funcionales de los distintos Cuerpos de Seguridad que actúan en el mismo ámbito territorial.

Colaborar y desarrollar actuaciones dentro del marco de sus respectivas competencias es una de las características aplicables a todas las FCS.

El 19 de septiembre de 2.002, se firmó el Convenio Marco de Colaboración entre el Ministerio del Interior y la Federación Española de Municipios y Provincias 34, con la finalidad de definir, potenciar y favorecer la implantación de procedimientos de actuación, en los que se concrete la debida coordinación y colaboración entre los cuerpos policiales que actúan en el ámbito territorial de un mismo municipio.

En el ámbito de la colaboración policial, establece la estipulación segunda del citado Convenio que el Ministerio del Interior y la Federación Española de Municipios y Provincias propiciarán la adopción de medidas de colaboración policial en los diferentes municipios y, en particular, las siguientes:

*“a) El intercambio de información policial y datos estadísticos de la actividad delictiva, distribuida por calles, zonas, tipología y horario, al objeto de diseñar planes u operaciones de seguridad generales o puntuales.*

A los fines anteriores, las autoridades municipales y los Cuerpos de Seguridad del Estado se facilitarán recíprocamente el acceso a la información de interés policial, necesaria para el trabajo profesional de cada Cuerpo de Seguridad y para las actividades policiales conjuntas.

*b) Se habilitarán fórmulas y, en su caso, se potenciarán las ya existentes, que permitan la utilización conjunta de bancos de datos policiales, redactándose a estos efectos los protocolos de desarrollo específicos entre la Secretaría de Estado de Seguridad y los respectivos municipios.*

*c) Se potenciará la constitución de Mesas o Grupos de Trabajo, en el seno de las Juntas Locales de Seguridad, que coadyuven a la detección y el asesoramiento respecto de necesidades sociales relacionadas con la seguridad ciudadana y para fomentar la colaboración entre entidades privadas y las Administraciones Públicas para la prevención y tratamiento de la problemática social en este ámbito.*

*d) Se incentivará, en la medida de lo posible, el uso de fórmulas de servicios integrados, especialmente los que pudieran suponer duplicidad en su prestación.*

En tal sentido, se propiciará la integración de los Cuerpos policiales en los servicios de urgencia 112, así como la creación de Oficinas de Denuncias compartidas y la permeabilidad automática entre las Salas de Transmisiones y de Operaciones.

e) A través de la Comisión de Seguimiento prevista en el Convenio, se estudiará y, en su caso, se propondrá la adopción común de impresos, formularios y demás material de soporte técnico policial. Asimismo, se establecerá un protocolo en el que se determinen los soportes técnicos de carácter informático que reciban y traten la información estadística, de manera que pueda ser compartida por los distintos operarios del sistema que por su índole dependan de las distintas Administraciones Públicas.

f) Atendiendo a las posibilidades de los sistemas informático y telefónico, se arbitrará el procedimiento adecuado para lograr que determinado tipo de denuncias se puedan formular telefónicamente, pendientes de su formalización mediante la firma del denunciante. Igualmente, se arbitrará el procedimiento adecuado para que determinados tipos de denuncias se puedan efectuar in situ, poniendo a disposición del denunciante el pertinente formulario de recogida de denuncia.

g) Por el Ministerio del Interior se programarán cursos de mando y especialización, que, con la conformidad y la participación, en su caso, de las respectivas Comunidades Autónomas, serán ofrecidos a los municipios. Asimismo, se editarán publicaciones conjuntas de interés común y se organizarán encuentros, cursillos, mesas redondas y actividades similares que vengan a conseguir una mayor capacitación de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

La adopción de las medidas señaladas se realizará a través de los acuerdos singulares que en el marco del presente Convenio se celebren entre el Ministerio del Interior y los diferentes municipios.

La estipulación tercera se dedica a las Juntas Locales de Seguridad, recordando que es el marco competente para establecer las formas y los procedimientos de colaboración entre las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, en su ámbito territorial, donde teniendo en cuenta el análisis, evaluación y diagnóstico de la seguridad pública del respectivo municipio, podrán determinarse las prioridades, para ello los mandos de las diferentes policías en las Juntas Locales de seguridad deberán de unificar criterios de actuación y planificar acciones conjuntas.

A través de la Junta Local de Seguridad del correspondiente municipio, se impulsará la elaboración conjunta de los planes de seguridad para su aplicación en el término municipal respectivo, en los que se delimitarán los cometidos de



cada uno de los diferentes Cuerpos policiales, teniendo en cuenta la distribución competencial en materia de seguridad pública del Estado, introduciendo mecanismos de seguimiento, ejecución y revisión anual de los mismos, así como los criterios de resolución automática de los conflictos de competencias que pudieran producirse y los instrumentos precisos para lograr la sincronía operativa.

Periódicamente se establecerán planes y operaciones puntuales ante eventos extraordinarios que originen sobrecargas en la prestación de los servicios.

Se señala asimismo que el Ministerio del Interior impulsará la reglamentación de la constitución y composición de las Juntas Locales de Seguridad, de conformidad con lo establecido en la Ley Orgánica 2/1.986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

Igualmente, a través de la Comisión Mixta prevista a estos efectos en el Convenio, se llevarán a cabo estudios y propuestas orientadas al adecuado desarrollo reglamentario de estas materias.

El Convenio prevé la constitución de Comisiones Mixtas para la realización de estudios y propuestas relativos al desarrollo del modelo policial en la búsqueda de la optimización de las actuaciones operativas en materia de seguridad y para la realización de estudios y propuestas dirigidos al desarrollo reglamentario de las materias concernientes a la constitución y composición de las Juntas Locales de Seguridad, así como una Comisión de seguimiento al objeto de posibilitar el desarrollo y aplicación del Convenio.

Las funciones de la Policía Local. Enfocadas a la Policía Local.

## 5.7. MARCO LEGAL

En la actualidad las principales funciones encomendadas a las Policías Locales emanan de los tres ámbitos territoriales en los que se organiza el Estado, juntamente con las Comunidades Autónomas y la Administración Local. De forma breve éstos son los principales textos legales donde aquellas se contienen:

### Constitución Española de 1.978

La regulación constitucional de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad fue una necesidad y una lógica derivación de su misión trascendental, en cuanto a la protección del libre ejercicio de los derechos y libertades que, en el contexto de la Constitución de 1.978, son objeto de su Título 1 y principal, ya que integran la Carta Magna del ciudadano español. Esta va a ser la razón que determinará el particular relieve con que la Ley 2/1.986 resalte la promesa o juramento de acatar y cumplir la Constitución, por parte de los miembros de todos los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad, que no constituye un mero trámite esencial, sino constitutivo de la condición policial y al mismo tiempo símbolo y emblema de su alta misión.

El art. 104 de la Carta Magna determina que *«Las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad tendrán como misión proteger el libre ejercicio de los derechos y libertades y garantizar la seguridad ciudadana»*. Señalando a continuación que será una Ley Orgánica la que determinará las funciones, principios básicos de actuación y estatutos específicos.

En parecidos términos el art. 126 al referirse a la policía judicial después de señalar que

*«depende de los Jueces, de los Tribunales y del Ministerio Fiscal en sus funciones de averiguación del delito y descubrimiento y aseguramiento del delincuente» se remite a lo que establezca la Ley”*.

Como referencia constitucional específica de las Policías Locales el art. 148, dentro del Capítulo Tercero, Título Octavo, dedicado a las Comunidades Autónomas, al enumerar las competencias que podrán asumir estas fijadas en la 22.º: *«La coordinación y demás facultades en relación con las Policías Locales en los términos que establezca una Ley Orgánica»*.

### Ley Orgánica 2/1.986, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad

Respondiendo al mandato constitucional esta Ley, como señala su preámbulo, tiene el objetivo principal de diseñar unos criterios de forma que se

compenetren unos cuerpos policiales con otros y así poder realizar una acción conjunta de forma coordinada. La existencia de varios colectivos policiales que actúan en un mismo territorio con funciones similares y, al menos parcialmente, comunes, obliga necesariamente, sigue diciendo el preámbulo, a dotarlos de principios básicos de actuación idénticos y de criterios estatutarios también comunes, y el mecanismo más adecuado para ello es reunir sus regulaciones en un texto legal único que constituye la base más adecuada para sentar el principio fundamental de la materia: El de la cooperación recíproca y de coordinación de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad pertenecientes a todas las esferas administrativas.

Por lo que respecta a las funciones que, esta ley asigna a las Policías Locales, dado que no existe ningún condicionamiento constitucional, ha procurado dar a las Corporaciones Locales de las que dependen aquéllas, una participación en el mantenimiento de la seguridad ciudadana, coherente con el modelo diseñado, presidido por la evitación de duplicidades y concurrencias innecesarias y en función de las características propias de los Cuerpos de Policía Local y de la actividad que tradicionalmente vienen realizando.

La distinción formal entre competencias exclusivas y concurrentes, atribuye a las Policías Locales las funciones naturales y constitutivas de toda policía, recogiendo como específicas: la ordenación, señalización y dirección del tráfico urbano y policía administrativa en lo relativo a las Ordenanzas y Reglamentos municipales; añadiendo la de vigilancia y protección de personalidades y bienes de carácter local, en concordancia con los cometidos similares de los demás Cuerpos policiales, y atribuyéndoles también las funciones de colaboración con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, en materia de policía judicial y de seguridad ciudadana.

Y como obviamente se parte de reconocer la autonomía municipal para la ordenación complementaria de su Policía, la Ley Orgánica, en cuanto a régimen estatutario, se limita a reiterar la aplicación a las Policías Locales de los criterios generales establecidos en los Capítulos II y III del Título 1.

Esta Ley Orgánica dedica el Título V a las Policía Locales, señalando el art. 53 las funciones a ejercer por estos Cuerpos de Seguridad:

- “a) Proteger a las Autoridades de las Corporaciones Locales, y vigilancia o custodia de sus edificios e instalaciones.*
- 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.*
- d) Policía Administrativa, en lo relativo a las Ordenanzas, Bandos y demás disposiciones municipales dentro del ámbito de su competencia.*
- e) Participar en las funciones de Policía Judicial en la forma establecida en el artículo 29.2 de esta Ley.*
- f) La prestación de auxilio, en los casos de accidente, catástrofe o calamidad pública, participando, en la forma prevista en las leyes, en la ejecución de los planes de Protección Civil.*
- g) Efectuar diligencias de prevención y cuantas actuaciones tiendan a evitar la comisión de actos delictivos en el marco de colaboración establecido en las Juntas Locales de Seguridad.*
- h) Vigilar los espacios públicos y colaborar con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado en la protección de las manifestaciones y el mantenimiento del orden en grandes concentraciones humanas, cuando sean requeridos para ello.*
- i) Cooperar en la resolución de los conflictos privados cuando sean requeridos para ello”.*

Ley 7/1985, reguladora de las Bases de Régimen Local.

El art. 25 de esta Ley reconoce competencias a los Municipios en materias de seguridad en lugares públicos y de ordenación del tráfico de personas y vehículos en las vías urbanas. A partir de este reconocimiento la Ley de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad admite distintas modalidades de ejecución de las mismas, desde la creación de Cuerpos de Policía propios, por parte de las Corporaciones Locales, hasta la utilización de personal auxiliar de aquellos.

Esta Ley no relaciona funciones específicas a las Policías Locales, si bien quedan estas reflejadas como tales dentro de las que determina el citado artículo 25 al señalar: el Municipio ejercerá, en todo caso competencias en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas en las siguientes materias:

*“a) Seguridad en lugares públicos.*

*b) Ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas.*

*Funciones que, si bien están asignadas al Municipio, son coincidentes con las que se establecen por la Ley Orgánica de Cuerpos y Fuerzas de Seguridad a las Policías Locales.*

*Es obligado hacer una breve referencia dentro de esta normativa local, al Reglamento de Funcionarios de Administración Local de 1.952 que, aunque haya que contemplarle atendiendo a la legislación posterior que venimos citando, no es menos cierto que fue, el artículo 255, el texto más explícito que ha existido, hasta la promulgación de la Ley 2/1.986, sobre las funciones de las entonces Policías Municipales”.*

Recordemos aquellas:

Mención especial merece la modificación última de esta Ley, Ley 57/03 de 16 de diciembre, la cual regula aspectos muy importantes para las medidas de modernización de los municipios de gran población ( municipios cuya población supere los 250.000 habitantes; municipios capitales de provincia cuya población sea superior a 175.000 habitantes; municipios que sean capitales de provincia; capitales autonómicas o sedes de instituciones autonómicas : municipios cuya población supere los 75.000 habitantes, que presenten circunstancias económicas, sociales, históricas o culturales especiales).

En las que se dan circunstancias importantes y novedosas de las que, de algún modo cabe destacar, que el papel que desempeña el Sr. Alcalde (art.124), ostenta menos atribuciones gestoras o ejecutivas que el Alcalde en el Régimen Común, se viene a perfilar una Junta de Gobierno Local fuerte (art 126 y 127), dotada de amplias funciones de naturaleza ejecutiva y que se constituye como un

órgano colegiado esencial de colaboración en la dirección política del Ayuntamiento. Por su parte el Pleno se constituye como un verdadero órgano de debate de las grandes políticas locales que afecten al municipio y de adopción de decisiones estratégicas (art. 123).

### Legislación sobre Tráfico y Seguridad Vial

Señalaba el viejo Código de la Circulación de 1.934, hoy derogado pero que sus principios inspiradores se han transmitido en la actual Ley de Seguridad Vial, que

*«las Regiones Autónomas, las Provincias, los Municipios y los Cabildos insulares, podrán establecer en cada comarca o localidad disposiciones u ordenanzas especiales, regulando la circulación dentro de las vías de especial jurisdicción... (art. 12)».*

Hoy la normativa sobre vehículos a motor y seguridad vial tiene como origen la Constitución Española de 1978 que asigna al Estado la competencia exclusiva sobre «tráfico y circulación de vehículos a motor» (art. 149.21.0), promulgándose al efecto, entre otras normas, se publicó la Ley de Bases (18/1989, de 25 de julio), que apruebo el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y varios Reglamentos: General de Circulación (RD 13/1992, de 17 de enero); el Reglamento General de Conductores (RD.772/1997, de 30 de mayo) y el de Vehículos (RD 2.822/1998, de 23 de diciembre) entre otros significativos.

El primero de los textos citados establece en la base segunda que «se determinarán las competencias que hayan de corresponder a las Corporaciones Locales», atribuyendo a los Municipios por el Real Decreto Legislativo 6/2015 (LSV):

*“a) La ordenación y el control del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como su vigilancia por medio de Agentes propios, la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración.*

*b) La regulación, mediante disposición de carácter general, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre*

*todos los usuarios, con la necesaria fluidez del tránsito rodado y con el uso peatonal de las calles.*

*c) La autorización de pruebas deportivas cuando discurran integra y exclusivamente por el casco urbano, exceptuadas las travesías.*

*e) La realización de las pruebas a que alude el apartado o) del artículo 5,0 (realización de pruebas para determinar el grado de intoxicación alcohólica, o estupefacientes psicotrópicos o estimulantes de los conductores), de acuerdo con lo que reglamentariamente se establezca.*

*f) El cierre de vías urbanas cuando sea necesario.»*

#### 5.8. ÍNDICES DE ACCIDENTES EN VÍAS URBANAS E INTERURBANAS

En el año 2.014 aumentaron el 116,6 las víctimas mortales en vías de titularidad estatal; el 17,4 % en vías de titularidad autonómica; y el 6,66% en vías de titularidad municipal.

En este registro aumentaron las víctimas mortales en un 22,85%, en vías interurbanas, pasando de 35 fallecidos en el año 2.013 a 43 en el año 2.014. En vías urbanas también se ha producido un aumento del 6´66%, en estas vías de titularidad municipal, pasando de 15 a 16 fallecidos.

Las Policías Locales juegan un papel importante, dado que son ellos los que tienen asignada la competencia de proponer para sanción y regular la materia en los municipios, y por tanto en las vías urbanas de su titularidad, artículo 7 de la Ley de Bases de Régimen Local, Ley 7/85 de 2 de abril, establece el régimen de las competencias municipales. Estos Policías Locales, dentro del desempeño de las funciones que le vienen atribuidas en el marco normativo del artículo 53 de la Ley 2/86 de 13 de marzo, Ley de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, establece que les está encomendada la instrucción de Atestados y Diligencias de Prevención en los accidentes ocurridos en vías urbanas de titularidad municipal. Asimismo, les está atribuida la de proponer para sanción a las infracciones a las normas que reglamentariamente se determinan siguiendo para ello lo dispuesto en el Procedimiento Sancionador en Materia de Tráfico, D.R. 320/94 de 25 de febrero y demás normativa de desarrollo y actualización normativa.

A pesar de, haberse reforzado el papel de los agentes de la autoridad y de las competencias de los diferentes organismos encargados de la materia del tráfico y seguridad vial, pasando de su primitiva concepción meramente policial en su actuación, para adoptar un planteamiento activo en la materia, hay que tener en consideración que hace ya unos diez años que no se generan nuevas convocatorias para cubrir las plazas y vacantes de estos funcionarios destinados en materia del tráfico y la seguridad vial, por lo que esta merma es otro factor a tener en consideración, dentro de las múltiples variables que intervienen en la compleja materia del tráfico y la seguridad vial, y en sus consecuencias y resultados de accidentalidad.

El mismo problema en este sentido, de las plazas y convocatorias, sucede en la Guardia Civil, como policía especializada en la materia en las vías interurbanas, por lo que la problemática es recíproca, generando un déficit que sin duda repercute en las cifras de siniestralidad en estas vías, dado que determinados conductores no asimilan, ni adoptan algunas conductas, sino es, a golpe de sanción y la consiguiente pérdida de puntos y por ende de los permisos de conducir.

En ambos casos estas circunstancias pueden dar lugar a un aumento de la siniestralidad en vías urbanas e interurbanas. Dado que tanto la Guardia Civil, como las Policías Autónomas o en su caso las Policías Locales, dentro de sus respectivas competencias deben de operar necesariamente en esta materia según lo que reglamentariamente se determina.

Con otras medidas se trata de impartir nuevas medidas tecnológicas capaces de reducir la siniestralidad como son los vehículos automatizados y eléctricos, con capacidad para doce personas, cada uno de ellos, estos vehículos de transporte de personas, en las pruebas iniciales realizadas, estos vehículos efectuaron recorridos dentro de un recinto, con el objetivo de conectar el transporte público con las empresas y centros del Parque Científico Tecnológico de la ciudad. Otras ciudades europeas ya protagonizaron acciones similares, como las llevadas a cabo en la ciudad de La Rochelle en Francia, o la de Trikala en Grecia o Larssanne en Suiza, realizando prácticas de este tipo de transporte público sin conductor.

Estos autobuses realizaron una ruta programada en el citado Parque Tecnológico de la ciudad de San Sebastián, circulando a una velocidad media, de



unos doce kilómetros por hora, circulando de forma ininterrumpida de lunes a viernes, desde las 07'30 y hasta las 19'30 h. Las tres unidades estaban conectadas a un centro de control desde el cual se llevaron a cabo mediante monitorización y control de estos vía Internet, mediante el sistema Wifi, permitiendo llevar un seguimiento a tiempo real de sus itinerarios y además controlar todas las instrucciones programadas y establecidas con un acierto muy preciso.

En cualquier caso, este tipo de prácticas están proliferando y cada vez más se van adaptando nuevos sistemas de conducción autónoma integral, como coches sin pedales ni volante, porque en realidad gozan de sistemas tecnológicos de última generación capaces de ir salvando los obstáculos con una precisión absoluta. Estas medidas que en la actualidad están por desarrollarse en un futuro próximo pueden ser el máximo exponente aplicado en la materia y de esta manera bajar las cifras de heridos y fallecidos, pues con sistemas precisos de autocontrol presumiblemente se evitarán muchos accidentes de tráfico.

Ya existen varias iniciativas en este sentido, pero no proyectos definitivos capaces de garantizar una implantación a corto plazo, para ello se requiere que se siga investigando, avanzando en aspectos sobre la seguridad vial.

Algunos problemas para el desarrollo de esta apasionante materia, se localizan en las políticas sociales, en aspectos jurídicos, de regulación normativa de grandes costes económicos y de infraestructuras, así como en otros intereses no desvelados, como el ingreso económico que aporta a determinados organismos. Pero el desarrollo tecnológico sigue avanzando y de su lado que este amplio campo vea la luz a corto plazo, no parece una utopía.

Algunos teóricos en el tema se atreven a afirmar que, en un futuro los vehículos serán capaces de circular como vehículos autónomos con una mayor garantía de seguridad, dado que funcionarán como un ordenador, una computadora incapaz de cometer errores y fallos al no estar dentro de su programación, pero sin duda y a pesar de los grandes avances que se están sucediendo, todavía no estamos a la altura de estas previsiones tan soñadas, aunque grandes empresas, en especial privadas y de proyección futurista, sigan invirtiendo en que estos proyectos se sigan desarrollando y avancen hacia el objetivo soñado de bajar las cifras de heridos y fallecidos por los accidentes de tráfico

El número de víctimas asciende a, mil cientos cincuenta y cinco, por los mil cientos veinte y cuatro del año 2.015, a fecha de 31 de diciembre de 2.016. Según los datos de la DGT hasta la fecha de 21 de diciembre de 2.016 las carreteras españolas se habían cobrado 4 fallecidos más que al término del año pasado, estas cifras suponen que, por primera vez en 13 años, el número de víctimas vuelve a subir. Desde el año 2.003, cuando se contabilizaron cinco mil trescientos noventa y nueve, el número de fallecidos había adoptado una tendencia a la baja, que se rompe este año 2.016.

Con solo fijarse en datos provisionales la siniestralidad de los últimos 5 años ha fluctuado de forma muy leve. Así el año 2.015, dejó mil cientos veinte y cuatro fallecidos, tan solo una muerte más de los que hubo en 2.014, mientras que en el 2.013 hubo mil cientos veinte ocho muertes y un año antes, en 2.012 mil trescientos uno. Pese que los descensos de la siniestralidad han sido muy sensibles en el último lustro, este año 2.016, finalmente se ha roto la tendencia a la baja desde hace más de una década, es decir, desde los últimos 13 años.

Fuentes de la DGT, han atribuido el aumento a varias causas, entre ellas el número de desplazamientos que es entre el 5 y 6 % superior, y por tanto, hay una mayor exposición al riesgo, también han achacado la subida de la siniestralidad, a la antigüedad del parque de vehículos porque los coches implicados en un accidente mortal tienen una media de 13,5 años y lo más relevante, tal vez sea, en cuanto al uso de dispositivos móviles durante la conducción, dado que se ha manifestado una tendencia masiva al uso de estas nuevas tecnologías dada su evolución en constante aumento.

Consciente de estos factores han puesto sobre la mesa un pliego de condiciones que próximamente irán dirigidas a la Comisión Nacional de Seguridad Vial para tratar de explicar sus prioridades en esta materia y en la presente legislatura.

**VI**

**LA RECONSTRUCCIÓN DE  
ACCIDENTES DE TRÁFICO**



## VI. LA RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

### 1. SEGURIDAD DEL TRÁFICO

El objetivo último de la investigación de accidentes de tráfico es averiguar lo que realmente sucedió en el mismo. Valorando y valiéndose para ello de los resultados del análisis de todas las circunstancias, pasadas y presentes que han concurrido en el siniestro.

#### 1.1. CONCEPTO DE RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTES<sup>29</sup>

En la mayoría de ocasiones los agentes se presentan en el lugar del accidente una vez que han sido recamados al efecto, pero en realidad no presencian el accidente, por lo que tiene que reconstruir el citado accidente. El término reconstrucción significa tornar a construir alguna cosa. O sea, volverlo a reproducir de forma exacta. En el caso de los accidentes de tráfico, la reconstrucción perfecta sería repetir el accidente en la realidad, con los mismos valores en todas las variables que van intervenir en el accidente.

Eso es imposible, no se puede reproducir posteriormente el hecho de forma exacta. Reconstruir un accidente puede ser comparable a componer un puzzle: tenemos todas las piezas necesarias y hemos de llegar a un resultado. Generalmente la reconstrucción que efectúa la patrulla de policía es únicamente una reconstrucción imaginaria, que coincidirá con la conclusión de la investigación. Por eso podemos decir que, en una investigación de un accidente, el investigador solo reconstruye el accidente de forma imaginaria, y nada más

---

<sup>29</sup> La reconstrucción de accidentes de tráfico, la investigación de las alcoholemias, desarrollo de diligencias, puesta a disposición de detenidos por infracciones constitutivas de delitos de los relacionado con la materia y en definitiva la de actuar como Policía Judicial con carácter pleno en este campo, es una competencia establecida por la Ley 2/86 de 13 de marzo, a las Policías Locales, artículo 53 de la citada Ley., en consonancia con lo establecido en el art. 13 de la Lecrim.

después de haber eliminado las diferentes hipótesis de como se ha producido el accidente.

Por tanto, la reconstrucción del accidente corresponderá a la última fase de la investigación, la conclusión. Según Baker para poder llegar a una conclusión coherente, y por tanto reconstruir el accidente, se necesita conocer como mínimo tres de los siguientes elementos:- Saber el itinerario de los elementos implicados, vehículos, viandantes, entre otros aspectos.

Saber los datos de los desperfectos de los vehículos y las lesiones de las personas y saber interpretarlas. - Interpretar las marcas en la vía o en otros elementos fijos.

## 1.2. LA TEORÍA DE LA EVOLUCIÓN DEL ACCIDENTE DE TRÁFICO

- Conocer la posición final de los vehículos y las víctimas. - Aplicar correctamente diversos principios científicos de: Física y dinámica para determinar el movimiento de los cuerpos o Psicología para deducir las reacciones de las personas. El agente de policía suele reconstruir el accidente<sup>30</sup> mediante el plano que realiza, ya que en él representa la secuencia de los hechos como si se tratara de una película. Algunas veces, el investigador puede cometer ciertos errores que le llevarán a una reconstrucción o conclusión falsa por motivos diversos: - Por falta de formación y experiencia. - Por llegar a conclusiones sin tener tres de los grupos citados anteriormente, por ejemplo: Llegar a conclusiones precipitadas basándose únicamente en la declaración de las partes. No saber diferenciar el que es un hecho, de lo que es una opinión. Por aceptar como válidas hipótesis previas al desarrollo de la investigación.

---

<sup>30</sup> Los supuestos básicos para la reconstrucción obligada de los accidentes por parte de los Policías encargados de esta competencia, atendiendo al marco competencial territorial respectivo de ocurrencia de las diferentes circunstancias, son básicamente tres, 1º. Heridos o muertes como resultado de los accidentes. 2º- Daños de consideración en los vehículos implicados (actualmente incrementada esta cuantía al límite cuantitativo de 80.000 euros), o bien como 3º circunstancia que, se hayan producido daños en los elementos de la vía (farolas, mobiliario, estructuras etc).

### 1.3. EMISIÓN DE HIPÓTESIS DE CÓMO SE PRODUJO EL ACCIDENTE

Cuando surgen preguntas del tipo de, cómo se ha producido, o, en qué consiste el accidente, no encontraríamos respuestas adecuadas si previamente no tuviésemos una clasificación o tipología de estos eventos, con la que denominar casos concretos.

En función de los datos obtenidos en la inspección ocular (realizada de forma precisa, minuciosa, inmediata y objetiva, así como sin prejuicios), por lo que respecta a la vía (huellas y vestigios observados en ella o en sus márgenes próximos), el vehículo (localización de daños, proporción de éstos, altura, restos de pintura de otros vehículos, correspondencia de daños entre móviles implicados, restos de sangre, ropa etc.) y el hombre (tipo de lesiones y localización de éstas, etc.), así como la originada en los testimonios de las personas relacionadas, el investigador se planteará la posibilidad de que los hechos se hayan producido de una forma u otra, es decir, se planteará diversas hipótesis sobre el tipo o clase del accidente, teniendo presente que los hechos no deben adaptarse a una hipótesis, sino, al contrario, la hipótesis a los hechos.

Hecho: Acción, obra Opinión: Concepto, parecer. Para resolver esa cuestión el investigador cuenta ya con la información, cuantitativa y cualitativamente deseable para asegurar el éxito, que le proporciona la Inspección ocular, los testimonios, el "Plan de Viaje" y otras fuentes de información, así como la que puntualmente pueda haber obtenido de la Investigación Técnica, pero aún será necesario la no corroboración de estos datos con los que se puedan obtener de otras fuentes.

### 1.4. DESARROLLO SECUENCIAL DEL ACCIDENTE

Tras la emisión de hipótesis sobre el cómo se produjo el accidente, obtenidos los resultados de los cálculos físico-dinámicos y con el apoyo puntual de los Programas informáticos de reconstrucción, se inicia propiamente la reconstrucción del accidente, es decir, la reposición de cada elemento o factor que intervino en él, para cada momento y lugar en que fue actualizándose el evento, principalmente en las situaciones antes, durante y después de la colisión, adjudicándosele a cada unidad de tráfico un comportamiento u otro con respecto

a su itinerario (reflejado en el croquis), en función de las acciones (evasivas) y sus resultados, teniendo presente la Teoría de la Evolución del Accidente.

La principal premisa de la reconstrucción es una amplia y correcta información<sup>31</sup>, premisa de la que debe gozar el atestado, informe técnico y demás documentos confeccionados por el agente encargado de ello, pues por su inmediatez en la intervención, tanto en el sentido temporal como en el material y formal, lo hacen testigo privilegiado de hechos, circunstancias, huellas, vestigios, pruebas y en general de aquellos elementos efímeros y no reproducibles, que en su mayoría, registrados con los requisitos legales y ratificados por él en la vista oral, pueden llegar, sin encajar exactamente en el perímetro de la prueba preconstituida o anticipada a ser aprovechables como elementos de juicio coadyuvantes, como pueden ser huellas de frenado (huellas de fricción, en general), croquis, fotografías y prueba de alcoholemia (ficha de sintomatología y comportamiento). Estas reconstrucciones “secuenciales” se pueden plasmar tanto en:

- a. Croquis o gráficos.
- b. Expresiones videográficas.
- c. Exposiciones verbales.

### 1.5. EL MÉTODO

El accidente de tráfico y sus consecuencias suponen para la sociedad uno de los más acuciantes problemas que debe resolver, planteándose éste, inicialmente desde la perspectiva singular del accidente, micro-investigación, de la que se pueden derivar responsabilidades penales, civiles y/o administrativas, para a partir de la información obtenida, fundamentalmente con respecto a las causas, en una segunda fase y considerando el estudio global de los accidentes

---

<sup>31</sup> Para establecer unos criterios homogéneos y contrastados de información los Policías que instruyan las diligencias pueden recabar la información necesaria tomándoles manifestación a testigos oculares del accidente, implicados en el mismo, sacando conclusiones a través del proceso autorizado de investigación que la Ley 2/86 de 13 de marzo, Ley de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, les atribuye en el marco de sus respectivas competencias.



ocurridos en una determinada región, llegar tras el análisis de los parámetros de accidentes obtenidos, macro-investigación, a adoptar las medidas preventivas y paliativas oportunas.

De lo expuesto hasta ahora, cabe obtener como primeras conclusiones que la investigación de accidentes constituye sin lugar a dudas una parcela más de la ciencia y que ésta necesita el empleo de un método para poder llegar a determinar comportamientos, condiciones, actos o negligencias que puedan constituir la causa, genéricamente considerada, de los accidentes. Habiendo sido desarrolladas hasta ahora la observación, recogida y registro de la información, así como la investigación técnica o verificación y la reconstrucción del accidente, queda por tanto perfeccionar “el método”.

#### 1.6. EMISIÓN DE HIPÓTESIS SOBRE EL PORQUÉ SE PRODUJO EL ACCIDENTE

La hipótesis representa la primera fase indispensable del método científico<sup>32</sup>. La hipótesis puede definirse como una proposición cuya verdad o validez no se cuestiona en un primer momento, pero permite iniciar una cadena de razonamientos que, desde luego, posteriormente deben ser adecuadamente verificados. Los hechos no deben adaptarse a una hipótesis, sino, al contrario, la hipótesis a los hechos. Así, un “razonamiento por hipótesis” es aquel que comienza “suponiendo” la validez de una afirmación, es decir, que tiene cierta concordancia con los hechos que han acaecido y que están meridianamente claros para la razón humana, aunque tras la realización de las pericias (pruebas experimentales) oportunas o el razonamiento objetivo, pueda llegarse a la conclusión de que es inadecuada (se descarta), o lo que es lo mismo, una hipótesis, es y debe ser contrastable.

---

<sup>32</sup> El conjunto de diligencias practicadas para su remisión a la Autoridad Judicial, por parte de las Policías que adquieren las respectivas competencias, no revisten carácter de prueba sino únicamente de denuncia, para que adquieran el citado carácter probatorio, todo ello debe de ser reproducido y ratificado en Juicio Oral. Y únicamente cuando la Autoridad Judicial competente se pronuncie con sentencia condenatoria se podrá hablar de hecho constitutivo de delito o falta según se determine en el Fallo de la citada Sentencia.

La formulación de hipótesis no siempre es posterior a la recogida de datos (la recogida de datos no debe ceñirse única y exclusivamente a la práctica de la inspección ocular en el lugar del accidente, en tiempo inmediato a su ocurrencia), muchas veces es anterior y sirve de guía para determinar el tipo de datos a recoger.

El planteamiento de hipótesis llevará a la formulación de éstas con el objeto de dar respuesta a las cuestiones del problema ya anunciado, el accidente de circulación, si bien, si consideramos que las primeras han recibido cumplida respuesta, deben estar claras.

#### 1.7. JUSTIFICACIÓN DE HIPÓTESIS. LA CONVICCIÓN

El porqué, es decir la causa o causas, se deberá/n a uno o varios de los elementos o factores que intervienen en el accidente, luego las hipótesis serán formuladas con las premisas anteriores y por tanto con respecto al hombre, a la vía y su entorno y al vehículo, en función del problema concreto objeto de estudio. Estas hipótesis estarán originadas, fundamentalmente, en: 1. La investigación a realizar como consecuencia de las distancias en el tiempo y espacio que entre las distintas posiciones de la Teoría de la Evolución del Accidente se pueden dar.

Los testimonios de conductores, peatones, usuarios, testigos y otros participantes.

Las propias observaciones que con respecto a los tres factores que intervienen en el accidente, el investigador pueda realizar durante la práctica de la Inspección Ocular, considerada ésta en sentido amplio.

El resultado o conclusiones de informes periciales, que oportunamente se hallan practicados con respecto al caso.

#### 1.8. CONCLUSIÓN, DETERMINACIÓN DE LAS CAUSAS

Formulada adecuadamente una hipótesis, debemos proceder a su justificación, esto es, probar con razones, testigos y documentos si es adecuada y por tanto se verifica (acepta), o por el contrario es refutada (se descarta). El proceso debe llevarse a cabo mediante el estudio razonado y objetivo a través del

contraste de los datos obtenidos de las fuentes y la experimentación, hasta corroborar la adecuación de la hipótesis, el esclarecimiento del problema, y su posible resolución.

Existen ciertas premisas que la experiencia ha demostrado ser de utilidad en el establecimiento de las hipótesis y de los resultados que se basan en ellas.

Las hipótesis no tienen numerus clausus<sup>33</sup>, ni tienen limitación temporal dentro del proceso de investigación.

Probar primero las hipótesis más sencillas acelera y despeja el proceso, y ayuda a probar hipótesis más complejas. No considerar una hipótesis como totalmente cierta. Realizar pruebas experimentales independientes antes de aceptar un único resultado experimental.

Estas hipótesis pueden ser contrastadas mediante los datos de:

Pruebas obtenidas por el investigador en la inspección ocular con respecto a:

1. La vía.
2. El vehículo
3. El hombre

b. Testimonios de:

1. Implicados (conductores, usuarios, testigos).
2. Personas relacionadas

c. Pericias.

Métodos empíricos (pruebas objetivas realizadas por el propio investigador o por otros investigadores).

Cálculos físico-dinámicos. Programas informáticos de reconstrucción de accidentes, por similares razones que las apuntadas en el punto anterior. En la

---

<sup>33</sup> Por contra de lo que se pueda pensar las hipótesis pueden ser de numerus apertus, es decir sin límite cuantitativo determinado, para poder poner a disposición de la Autoridad competente toda la información necesaria para garantía del proceso, en la materia de investigación de accidentes.

dinámica del proceso, la reconstrucción de los comportamientos, condiciones, actos o negligencias, se asemejará a la confección de un puzzle donde cada pieza (dato) encajará con otra determinada (otro dato) y no con cualquiera por muy parecida o semejante que sea, y ello como resultado de la aplicación de la lógica y la razón objetiva. Como consecuencia al proceso de justificación de las hipótesis, con el apoyo en los datos de información considerados, se ha de llegar por el investigador a la convicción de la aceptación o descarte de las hipótesis estudiadas, es decir, que se dan o no aquellos comportamientos, condiciones, actos o negligencias de los que se hablan en el Capítulo 8. Como veremos, en cuanto a la clasificación de las causas, la definición de causa que da J.S. Baker es la más ajustada en cuanto a la preeminencia de aquella sin la cual el accidente no se hubiera producido, sobre, otras, aquella que por sí sola no hubiera producido el accidente. Con respecto a las causas, el policía investigador no debe olvidar la diferencia que existe entre la causa y su efecto, y el error significativo que se comete cuando no se les distingue, y pueden ser valorados como causa del accidente, en lugar y efecto.

Finalizado el proceso de justificación se tiene que estar en condiciones de emitir una conclusión, y como ésta es una consecuencia experimental, debe ser reproducible, es decir, ha de estar planteada y descrita de forma que pueda ser repetida por el investigador (fundamentalmente en el acto de la Vista Oral) o por cualquier otro investigador.

Llegados a este punto de la micro-investigación de accidentes de tráfico, se estará en condiciones de exponer como resultado o conclusión las causas del evento, y que estarán originadas en uno o varios de los factores o elementos que intervienen en el accidente, sin descartar, además de los tres factores clásicos, otros factores como la supervisión policial y la normativa reguladora de la seguridad vial.

De todos los investigadores es sabido que el accidente de tráfico es el resultado de un proceso en el que se encadenan diversos eventos, condiciones y conductas que difícilmente se pueden encerrar en una posición simplista o simplificadora del problema con la determinación de una sola causa, como la determinante, es decir, la conclusión precisará probablemente: Una/s causa/s que reúna/n las condiciones de la definición general, según la cual “aquella sin la cual no se habría producido el accidente”, pero además de ésta/s, existirán y

aparecerán... Otras causas que, sin haber dado lugar al accidente, coadyuvarán a su producción y / o a su resultado final.

## 2. LA EVOLUCIÓN DEL ACCIDENTE

La finalidad de la Teoría de la Evolución del Accidente, descrita por Stannard Baker<sup>34</sup>, es servir de base y guía al investigador a lo largo de los sucesivos pasos que se deben seguir para llegar a la solución del problema planteado.

La Teoría de la Evolución del accidente, se basa en que, el accidente a pesar de su inmediatez, no se produce de una manera instantánea, sino que sufre una evolución que se desarrolla en el tiempo y en el espacio. Cuando se investiga un accidente, hay que partir de las distintas fases individuales que lo integran. J.S. Baker dice que "normalmente un suceso conduce a otro". A lo largo de su evolución, pueden apreciarse en el accidente una serie de posiciones correlativas en las que los elementos que intervienen en el siniestro se van encontrando sucesivamente hasta que se produce el resultado.

Estas posiciones están compuestas de dos factores: Tiempo. El tiempo ha de ser reconstruido a base de momentos que comprenderán aquellos segundos o fracciones de los mismos en que las personas que intervienen en el accidente han debido obrar de una manera determinada debiendo averiguar el investigador de accidentes si en la realidad lo han hecho así o de otra forma. Nos debemos preguntar: Qué debió hacer. Qué acción hizo realmente y la justificación de ésta. Razón (en su caso) por la que no realizó ninguna acción. Espacio. En el espacio, es decir, en el tramo de vía en donde se produce el accidente, existirán áreas o zonas en las que los hechos se producen, y dentro de ellas, determinados puntos en donde situar acciones concretas. El conjunto de un momento y de un punto será la posición. La unión de varias posiciones dará lugar a una fase del accidente.

---

<sup>34</sup> JB STANNARD BAKER (1970), *Manual de investigación de Accidentes de Tráfico para la Policía*.

En la clasificación mayormente aceptada por los expertos en accidentes es la que da J.S. Baker<sup>35</sup> en su obra “Manual de investigación de accidentes de tráfico para la Policía”, se dan los siguientes puntos:

### 2.1. PUNTOS DE PERCEPCIÓN

Es aquel momento y lugar en el que el conductor o peatón debió darse cuenta de la circunstancia anormal que podía desembocar en un accidente. Este punto está situado en el lugar en que un espectador cuidadoso y perfectamente atento puede percibir el evento, reconocerlo y valorarlo. Veremos como las causas inmediatas o directas pueden afectar a nuestros sentidos, por ello hay que decir que hay dos puntos de percepción posible, el que corresponde al conductor que lo hace con todas las garantías de seguridad y el que está afectado por una de esas causas. La situación del punto de percepción posible debe fijarse correctamente, puesto que iniciará y será la base para la apreciación de una serie de elementos fundamentales para la valoración de las conductas posteriores de las personas que intervienen en el accidente.

La diferencia en el punto de percepción posible y el punto de percepción real dará el grado de atención y la posibilidad de maniobra.

El punto de percepción real es aquel momento y lugar en que el conductor o peatón se apercibe por primera vez del peligro del accidente. Mientras que el punto de percepción posible es puramente objetivo, el punto de percepción real se ve alterada. La determinación del punto de percepción real es extraordinariamente importante, en cuanto que puede reflejar una serie de elementos complementarios que aclaren de manera definitiva la mecánica del accidente.

Servirá para la determinación del índice de atención a la conducción, con su correlativa negligencia. También puede indicar la presencia de factores físicos, psíquicos o somáticos que hayan podido influir en la valoración de sus actos.

En el presente capítulo se desarrolla las diferentes características de la percepción, su significado y los tiempos de reacción. Muchas veces no existe una

---

<sup>35</sup> J.S. BAKER (1970), *Manual de investigación de accidentes de tráfico para la Policía. En el cual se recoge y regula la reconstrucción de los accidentes de tráfico pormenorizadamente.*

auténtica percepción real, sino solamente un reflejo, motivado por la práctica o una especial sensibilidad que producirá una acción rápida e inmediata, incluso sin haberse apercibido exactamente de la concreción del peligro. El punto de percepción real puede no existir o estar tan inmediato de conflicto que en realidad no se distinga de él. Existiendo muy poca diferencia de tiempo y espacio entre el punto de percepción posible y el de conflicto, puede admitirse la inexistencia de percepción real, circunstancia que exculpará de responsabilidad al agente observado en razón de encontrarse ante un caso fortuito, a no ser que haya sido el mismo, quien provocará la existencia escasa de tiempo y espacio.

Si la percepción real no existe, habiendo gran diferencia de tiempo y espacio entre el punto de percepción posible y el de conflicto, sería indicio de gran interés para valorar la negligencia y el descuido.

Algunos autores introducen el concepto de punto de percepción necesaria, definiéndolo como aquel momento y lugar donde el conductor o peatón debería haber percibido el peligro para tener tiempo de evitarlo emprendiendo una maniobra evasiva adecuada.

## 2.2. ÁREA DE PERCEPCIÓN

Entendemos por área de percepción el espacio existente entre el punto de percepción posible y el de conflicto real. Dentro de esta puede existir el punto de percepción real. El área de percepción debe situarse sobre la propia vía en donde se produce el accidente. Su comienzo será en el punto que la percepción posible se logra de manera absoluta.

Lograda la percepción real, le sigue el punto de decisión, que es aquel momento y lugar<sup>36</sup> en que el peatón o conductor reacciona ante el estímulo exterior. La fase de decisión puede quedar anulada por la rapidez de la producción de los acontecimientos, llegando en algunos casos a no existir en

---

<sup>36</sup> El lugar donde ocurra el accidente es de suma importancia, dado que mientras que ocurra en vías urbanas su confección le corresponderá a las PPLL, si es vía interurbana, le corresponderá a la Guardia Civil de Tráfico. Según la delimitación de competencias establecida por la Ley 2/86 de 13 de marzo LFCS.

realidad, pues si no ha habido nada más que percepción y resultado, sin decisión alguna, quiere decir que esta ha sido anulada completamente.

La acción evasiva es la maniobra o conjunto de ella que emplea el conductor o el peatón para evitar la producción del accidente. la maniobra evasiva. El conductor puede tratar de evitar el resultado lesivo por alguno de estos procedimientos:

- Tocar el claxon.
- Disminuir la velocidad.
- Detención del vehículo.
- Aumentar la velocidad.
- Giro a la derecha o a la izquierda.
- Marcha atrás
- Disminución de la velocidad y giro.
- Disminución de la velocidad y toque de claxon.
- Aumento de la velocidad y giro.

Es aquel momento y lugar en el cual el accidente resulta inevitable, es decir, el accidente se producirá ya independientemente de la voluntad del hombre. En este punto, aunque realicemos la acción evasiva, lo que podremos conseguir es que el accidente sea menos grave, pero no lo evitaremos.

Es el momento y lugar en que se consuma el accidente y que, en la mayoría de las ocasiones se desarrollará en la plataforma de la vía. No obstante, el área de conflicto resulta muy variable, pues depende tanto de la dirección normal de los vehículos y elementos que intervienen en el accidente, como de la acción evasiva realizada por aquellos. El área de conflicto puede coincidir o no con el área de maniobra, aunque generalmente siempre será más reducida.

### 2.3. POSICIÓN FINAL

Producido el accidente en el punto de vehículos tras el accidente, puede suponer un conflicto, los vehículos y los objetos o personas que intervienen en él



no quedan instantáneamente inmóviles, si no que sobre ellos siguen actuando fuerzas, llamadas de reacción, e incluso algunas todavía derivadas de la propia acción. En definitiva, la posición final es aquella que adoptan los vehículos y objetos cuando llegan a la inmovilidad.

### 3. LOS INTERVALOS EN EL ACCIDENTE

Una vez conocidas las posiciones secuenciales de la evolución del accidente, el investigador de accidentes puede desarrollar las posibilidades de investigación e información que éstas proporcionan según el orden en que generalmente se producen en los accidentes de tráfico.

#### 3.1. INTERVALO DE PERCEPCIÓN

En función de la separación en el tiempo y en el punto existente entre el punto de percepción posible y el punto de percepción real, es decir, la distancia entre los dos puntos. Aquí se nos presenta el intervalo para:

a) La investigación psíquica y somática de los agentes que hayan intervenido.

b) La investigación física de las condiciones ambientales. Esta diferencia entre las posiciones nos determinará:

c) El grado de atención.

d) La posibilidad de maniobra.

e) Si la separación entre ambos puntos es grande, podemos pensar, con muchas posibilidades de acierto, que el conductor iba distraído por cualquier motivo que hay que intentar buscar: fatiga, sueño, cansancio, alcohol, drogas, medicamentos, enfermedad, el hablar con otros ocupantes del vehículo, realizar actividades que puedan distraer como hablar por teléfono móvil, manipular la

radio, encender un cigarro, etc. En la investigación de este intervalo, en el tiempo y en el espacio, el investigador del accidente podrá realizar preguntas del tipo:

- Cuáles eran las condiciones de la circulación en ese “momento” en la vía.
- Cuáles eran las condiciones de circulación en ese “momento” en el interior del vehículo.
- Cuál fue el primer momento y lugar en que el conductor o peatón tuvo conciencia del peligro, es decir, el Punto de Percepción Real.
- A qué velocidad cree Vd. que circulaba.
- Hacía donde prestaba su atención en ese momento.

En función de la distancia o intervalo entre el punto de percepción real y el punto de decisión, es decir la distancia entre los dos puntos y debemos investigar psíquica y somáticamente al conductor, insistiendo en sus conocimientos, experiencia y reflejos.

Si esta distancia es grande, hemos de pensar en unas reacciones lentas, poco enérgicas, fundadas en una demora en adoptar una decisión o en ejecutarla, por ejemplo, por conducir bajo los efectos del alcohol<sup>37</sup>. En este punto no cabe hablar de distracción, ya que el conductor o peatón ya ha percibido el peligro, ya ha superado el punto de percepción real.

Entre el punto de decisión y el punto clave se llevan a cabo las maniobras evasivas con el fin de evitar el resultado dañoso o minimizar sus consecuencias. El policía investigador de accidentes deberá estudiar:

1. La pericia del conductor, y por tanto...
2. Sus conocimientos de acción evasiva.

---

<sup>37</sup> La investigación de los delitos contra la Seguridad Vial, y en concreto la investigación de la alcoholemia, les viene atribuido por Ley a las FCS de cuya demarcación territorial tengan atribuidas las competencias, art.12 LSV, RD. 339 /90 de 2 de marzo, desarrollada por el RD 1428/02 de 21 de noviembre, mediante el desarrollo de los artículos del 20 y ss.

3. El estado de funcionamiento y respuesta de los principales órganos del vehículo. Además...

4. Las condiciones ambientales.

5. Efectuar preguntas como...

a. Qué hizo exactamente, si es que hizo algo, para evitar el accidente.

b. Qué ocurrió luego.

c. Qué es lo último que recuerda antes del accidente.

Respecto a la acción evasiva es conveniente señalar qué es lo que hizo el conductor o peatón para evitar el accidente, después de darse cuenta del peligro y, así, poder considerar sus conocimientos, experiencia, pericia y tiempo de reacción.

### 3.2. INTERVALO CLAVE

Situado entre el punto clave y la posición final. En este intervalo el accidente resulta inevitable y por tanto solo cabe, al estar dentro del área de maniobra, realizar una maniobra evasiva, si fuera posible, para minimizar el resultado. En caso de existir una pequeña diferencia de espacio y tiempo entre el punto de percepción posible y el punto clave, en una mayoría de casos, exculpará de responsabilidad al conductor o peatón. Si se diera esta circunstancia no habría posibilidad de determinar los puntos de percepción posible, punto de percepción real, punto de decisión y punto clave ya que se habría producido la secuencia percepción-efectos.

### 3.3. INTERVALO DE CONFLICTO

Situado entre el punto clave y la posición final. Entre ambas posiciones el accidente ya se ha producido. No obstante, aún estamos en las áreas de percepción y maniobra y cabe la posibilidad de observar y, por tanto, modificar las trayectorias post-colisión minimizando las consecuencias del accidente. Podemos formular preguntas del tipo: Qué es lo primero que recuerda después del accidente. A quién vio primero después del accidente, qué hizo, etc.

#### 4. LAS FASES DEL ACCIDENTE

En la clasificación tradicional y aceptada mayoritariamente por los investigadores de accidentes de tráfico, se pueden distinguir tres fases:

1. Fase de reacción o percepción.
2. Fase de decisión.
3. Fase de conflicto.

##### 4.1. FASE DE REACCIÓN O PERCEPCIÓN

Delimitada inicialmente (dentro de la zona teórica de la evolución del accidente) por el punto de percepción posible PPP y finaliza en el punto de decisión PD. En esta fase, desde que el conductor o peatón se da cuenta del peligro (PPR) hasta que actúa con el fin de soslayarlo o minimizarlo (PD), transcurre un tiempo, que da nombre a la fase y, que no es otro que el tiempo de reacción. Llamamos tiempo de reacción intervalo entre un estímulo sensorial y la correspondiente reacción voluntaria, que puede ser más o menos automática.

Entendida como aquella en la que se ejecuta la acción decidida en la toma de decisión, es decir, que lograda la percepción real y transcurrida la fase de reacción, que finaliza con la emoción del modelo PIEV se inicia, con la volición, la puesta en práctica de la decisión adoptada, por lo que se encuentra delimitada inicialmente por el punto de decisión PD y finaliza en el punto clave PCL. Como resultado directo de lo anterior, en esta fase se estudia la maniobra de evasión, como aquella o conjunto de ellas que efectúa el usuario para evitar que el accidente se produzca.

Estas maniobras consistirán en la elección de una o combinación de varias de las siguientes acciones: frenada severa, reducción de velocidad (levantando el pie del acelerador –quitar gas-, en los “subvirajes”, o cambiando de velocidad<sup>38</sup>), hacer o deshacer el “contravolante” en los “sobrevirajes”, desvío a la izquierda,

---

<sup>38</sup> La velocidad, es un factor de primordial importancia dentro del marco de regulación de la LSV, RDL 339/90 de 2 de marzo, art. 20 y ss.

desvío a la derecha, etc. En algunas ocasiones, la maniobra de evasión consiste en elegir un accidente menor (minimizarlo).

#### 4.2. CONOCIMIENTOS DE ACCIÓN EVASIVA Y PERICIA

En este punto, es importante señalar que, una vez en la fase de decisión, el conductor “ha de saber” que tiene que hacer ante una situación de riesgo. Por un lado, el conductor ha de tener unos conocimientos de las posibles acciones evasivas, ya que la ignorancia de las ordenanzas de circulación no es la única falta de conocimientos importante. Después de que una persona se da cuenta de hallarse en peligro, de ordinario puede salvarse mediante una adecuada acción evasiva, si la sabe ejecutar y si descubre el peligro a tiempo.

No hay que confundir la falta de conocimientos de acción evasiva con la falta de pericia en la acción evasiva. Una forma de averiguarlo es preguntar al conductor que ha sufrido un accidente “Al darse cuenta del peligro ¿qué intentó hacer? La pericia es la colección de hábitos conducentes a la capacitación de una persona para maniobrar un vehículo sin fallos y la percepción de las condiciones de la carretera en torno a sí, sin que tenga necesidad de pensar expresamente en lo que está haciendo. La pericia es el fruto de la práctica.

Comprendida entre el punto clave PCL y la posición final PF. Es la culminación del accidente, es decir, comprende el último período de la evolución de éste, desde que el accidente resulta inevitable, pasando por el momento en el que se produce el máximo efecto hasta. Investigación de accidentes de tráfico. Ministerio del Interior. Dirección General de Tráfico. Academia de Tráfico de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Llegar a la posición final de las unidades de tráfico implicadas, o lo que es lo mismo, a su conclusión.

#### 5. LA PERCEPCIÓN Y EL TIEMPO DE REACCIÓN

Decíamos que el punto de percepción real es aquel momento y lugar en que el conductor o peatón se percibe por primera vez del peligro del accidente y que, mientras que el punto de percepción posible es puramente objetivo, el punto de percepción real puede alterar. Igualmente decíamos que la determinación del punto de percepción real es extraordinariamente importante, en cuanto que

puede reflejar una serie de elementos complementarios que aclaren de manera definitiva la mecánica del accidente. Se define el tiempo de reacción como el intervalo entre un estímulo sensorial y la correspondiente reacción voluntaria.

El tiempo de reacción consta de tres secuencias:

1. "La llegada" (percibir e identificar) de los estímulos exteriores, a partir de la PPP o en todo caso de la PPR; a través de los sentidos, principalmente de la vista, el conductor o peatón se percibe de la situación de peligro inminente.

2. "La intelección", (toma de decisión) secuencia durante la cual el conductor o peatón elabora los medios en forma de acciones o maniobras evasivas para soslayar el peligro.

3. "La volición", (ejecutar) durante la cual la voluntad del usuario se decide a actuar y llevar a la práctica las acciones o maniobras decididas en la secuencia anterior.

Estas secuencias transcurren durante el tiempo de reacción; éste es variable y oscila con arreglo a la edad y al estado físico o psíquico de la persona, estimándose por la mayoría de los investigadores en una horquilla de 0,4 a 2 segundos, tiempo que, además y para una persona "normal" se cifra entre 0.75 a 1 reflejos, entre 0'7 y 2'1 segundos y que éste es el resultado de la suma de varios momentos que se conocen con las siglas PIEV: Percepción: Momento en que se tiene noción de que ocurre algo. Intelección: Identificación del suceso como un riesgo. Emoción: Decisión de la respuesta apropiada. Volición. Se ejecuta la acción.

Tiempo que se reparte de la siguiente forma:

Fase Pocos reflejos Buenos reflejos.

La respuesta no es más que el conjunto de actividades sensomotrices y psicomotoras puestas en juego por el implicado en un accidente de tráfico para evitar la situación de conflicto mediante una acción evasiva. Esta es la parte más

observable de todo el proceso y también la que deja más señales, en el sentido de frenadas, trayectorias, etc.

En la respuesta tiene gran importancia la destreza producto de la experiencia y de la frecuencia en la conducción, muchas veces traducida en una serie de hábitos que generan acciones autónomas. Pero también tiene mucha importancia todos aquellos posibles efectos de la fatiga que afectan al organismo. No hemos de olvidar que la respuesta implica músculos, huesos, vasos sanguíneos, nervios, etc., de ahí la importancia de reconocer posibles limitaciones motoras y efectos de la fatiga. La respuesta va muy ligada al tiempo de reacción, el cual está influenciado por variables como la edad, las condiciones de visibilidad y, por supuesto, la ingesta de alcohol, drogas<sup>39</sup> o medicamentos. Algunos autores separan conceptualmente el tiempo necesario para percibir del tiempo necesario para reaccionar, aunque en la práctica sea muy difícil realizar esta diferenciación.

#### 6. EL ACCIDENTE DE TRÁFICO: ANÁLISIS DE RESTOS, HUELLAS Y VESTIGIOS

Se pueden llegar a analizar los accidentes por los vestigios dejados en el lugar del siniestro.

Tipos de marcas y restos dejados en la vía generalidades.

Un accidente de tráfico es un hecho violento en el que se desarrollan grandes fuerzas y se producen grandes deformaciones. Eso hace que siempre quede en la vía alguna señal indicativa de lo que ha pasado, como partes del vehículo o marcas en el pavimento.

Estas señales tal vez no expliquen la causa del accidente en su totalidad, pero servirán para confirmar o descartar algunas hipótesis y son de gran utilidad para la reconstrucción del accidente. Aunque los distintos autores atribuyen una

---

<sup>39</sup> La conducción bajo la influencia de drogas tóxicas o estupefaciente puede revestir carácter de delito, según lo establecido en el art. 379'2 de la L.O. 10/95 de 23 de noviembre. Aunque también se encuentra tipificado, cuando los límites no revistan ese carácter delictivo, como falta administrativa, en virtud de lo dispuesto en el art. 12 de la LSV RDL 339/90 de 2 de marzo y el desarrollo normativo de la misma, mediante los art. Del 28 al 31 del RD 13/92 de 17 de enero, mod. Por el RD. 1428/03 de 21 de noviembre.

denominación distinta a los mismos tipos de huellas, restos y vestigios consecuencia de un accidente, los podemos dividir en:

- Vestigios desarrollados por la acción de los neumáticos.
- Vestigios diferentes a las marcas dejadas por los neumáticos.

El contacto entre el neumático y la superficie de la calzada es de forma aproximadamente elíptica. Las ranuras que tiene el neumático en la superficie de rodamiento para permitir la salida del agua hacen que la superficie real de contacto entre el neumático y la calzada esté formada por una serie de bandas delimitadas por las ranuras que no tocan el suelo.

Si el neumático, en vez de girar, patina, dejará una marca diferente ya que su anchura será la misma pero el dibujo del neumático no quedará impreso. Si el neumático patina en dirección transversal al movimiento del vehículo no dejará ningún dibujo, sino una mancha de la misma anchura que la superficie de contacto.

Fundamentalmente se identifican los siguientes tipos de vestigios dejados por los neumáticos de las unidades de tráfico cuando las ruedas giran libremente, bien como consecuencia de su tracción por la actuación del motor (circulación normal) o bien por la acción del impulso que recibe la unidad de tráfico (circulación libre), como consecuencia de la colisión, desplazándose hasta quedar detenida en su Posición Final. Así cabe distinguir entre: Huella Originada cuando los neumáticos se encuentran impregnados de alguna sustancia adhesiva o pegajosa (aceite, alquitrán, barro, etc.) al rodar sobre un pavimento rígido y seco.

Huella originada cuando los neumáticos se encuentran impregnados de alguna sustancia adhesiva o pegajosa, aceite, alquitrán, barro, u otros elementos, al rodar sobre un pavimento rígido y seco.

Impronta es el dibujo del neumático impreso en terreno blando, húmedo o no.

Aquél se produce con tanta fidelidad como lo permita el material que reciba la presión de la rueda. Suelen aparecer en los márgenes de la vía, cunetas o



caminos de tierra y pueden ser trascendentes para determinar si antes de la colisión o salida definitiva, hubo una salida inicial previa, averiguar o confirmar la naturaleza del neumático en un accidente con fuga<sup>40</sup> y determinar el ángulo de salida de la vía.

Depósitos se originan cuando los neumáticos de una unidad de tráfico dejan sobre la superficie de rodadura o pavimento. El accidente de tráfico: análisis de restos, huellas y vestigios los restos incrustados con anterioridad, entre las ranuras de la banda de rodadura, a consecuencia de circular por una zona de barro, tierra, arena, etc., partículas éstas que van formando un pequeño relieve la banda de rodadura del neumático

Tiznadura Se produce sobre el pavimento, en épocas calurosas y primordialmente por neumáticos de vehículos pesados, que dejan en sus maniobras a pequeña velocidad una señal inequívoca del dibujo del neumático correspondiente.

Surgen debido al calor del rozamiento y con la rueda girando normalmente. Son de escasa intensidad, pueden ser largas e incluso, curvas. Normalmente, no están relacionadas con accidente alguno. Embarradura es la generada por la rueda del vehículo que habiendo pasado previamente por barro, deja más tarde en el firme duro la señal clara de su dibujo embadurnado.

Sólo tienen trascendencia si momentos antes o después el vehículo que las imprimió ha tenido el accidente. Estampa Es el rastro dejado por las ruedas de los vehículos, tras su paso por materias polvorientas, no líquidas, tales como tierra, harina, etc. Pueden apreciarse en los accidentes cuando uno de los vehículos transportaba un tipo de carga que reúna las características indicadas. Abrasión Cuando un vehículo, primordialmente camión, circula durante un trayecto con la rueda deshinchada, por pinchazo o reventón, deja una huella o marca de abrasión, provocada por el rozamiento discontinuo de la goma del

---

<sup>40</sup> Es obligado el permanecer en el lugar del accidente hasta que se personen los agentes de la Autoridad. art 129 del RD. 2428/03 de 21 de noviembre. Constituyendo falta administrativa el ausentarse injustificadamente. Pudiendo revestir, si las circunstancias así se contemplan delito de Omisión del Deber de Socorro art. 195 y 196 de la LO 10/95 de 23 de noviembre.

accidente de tráfico: análisis de restos, huellas y vestigios neumático sin presión, con el pavimento.

Es peculiar la irregularidad de su anchura, la gran intensidad de color, la tendencia acusada a dirigirse hacia el arcén y una longitud tanto mayor cuanto más grande sea el neumático. Surco si bien incluimos esta definición en vestigios dejados por la rueda girando libremente, éste se produce cuando el vehículo circula con alguna rueda bloqueada y lo hace por terreno blando, el deslizamiento hace que se produzca un verdadero barrido del material blando que la rueda halla a su paso, formando lo que denominamos un surco que, en ocasiones, al final constituye una pequeña cuña acumuladora del material arrastrado, nieve, tierra o gravilla. Es importantísima la diferenciación de la impronta, puesto que ésta indica que la rueda giraba libremente y no bloqueada.

#### 6.1. VESTIGIOS DE LA RUEDA SIN GIRAR LIBREMENTE

Hay dos clases de huellas de rozamiento que se confunden mucho:

a) La huella de frenado, que es una marca de fricción de un neumático hecha por un neumático que se realiza sin rotación sobre la vía y que puede deberse a frenada, desperfectos en la colisión u otras.

b) Las huellas de derrape o aceleración, que son las marcas de fricción de un neumático que rota y desliza sobre la carretera u otra superficie.

Marcas de frenado. Marcas de derrape. Marcas de aceleración. Marcas de neumáticos, pinchados, improntas, movimiento de la rueda deslizándose sin rodar rodando y deslizándose lateralmente, girando y deslizándose, girando sin deslizarse, Irán girando sin deslizarse. Operación Frenando Moviendo la dirección. Acelerando, número más habitual. Las huellas de frenado o deslizamiento son señales dejadas en el pavimento debido al bloqueo de ruedas.

Las principales fuerzas retardadoras de una unidad de tráfico en el desarrollo de una frenada son las que se desarrollan en la superficie de los neumáticos como consecuencia de su contacto con la superficie de rodadura, al

serles aplicados pares de fuerza que se oponen a su movimiento, fuerzas de frenado. Estas fuerzas de frenado presentan dos límites: la adherencia neumático-pavimento y el sistema de frenos. Cuando la fuerza del sistema de frenos es más elevada que la adherencia se puede producir un efecto crítico: el bloqueo de las ruedas en el proceso de frenado.

## 6.2. EL PROCESO DE FRENADO

El proceso de frenado presenta las siguientes fases, que nos permiten conocer las causas que originan el proceso de frenado: Fase de respuesta del sistema de frenado: cuando un conductor percibe y reacciona ante una situación conflictiva, pisando fuerte el pedal del freno, transcurre un periodo desde que el sistema de freno actúa sobre los distintos mecanismos que lo conforman hasta que se produce la activación de todo el sistema de frenos bloqueando la velocidad angular de las ruedas.

Diversos estudios indican que, en turismos con un sistema de frenos en buen estado, el tiempo de respuesta comprende un rango comprendido entre 0,25 segundos y 0,6 segundos. Fase de bloqueo de las ruedas: como consecuencia de una fuerza de frenado superior al límite de adherencia neumático-pavimento, se produce el bloqueo de las ruedas, desplazándose éstas transversalmente y no como consecuencia de su giro sobre, prácticamente, la misma zona de contacto entre el neumático y el suelo. Con las ruedas bloqueadas, y los neumáticos desplazándose sobre el suelo haciendo uso de la misma zona de contacto dará paso a una tercera fase.

Como referencia, señalar que en esta fase la unidad de tráfico puede recorrer de 1 a 5 metros, en función también de la velocidad, adherencia, temperatura y peso del vehículo y su carga<sup>41</sup>. A la huella de frenada marcada, para utilizar la distancia real durante la cual el vehículo transforma la energía cinética en trabajo de rozamiento con las ruedas bloqueadas. Fase de marcado de la huella de frenada: toda vez que la unidad de tráfico se desplaza con la rueda bloqueada, Tiempo/Distancia, Reacción/Percepción, Velocidad a la que circula el

---

<sup>41</sup> El RD 13/92 de 17 de enero, regula en los artículos 13 y ss, las disposiciones para llevar la carga de los diferentes tipos de vehículos, pesos, dimensiones y distancias que puede sobresalir la misma sobre la planta del vehículo.

---

vehículo cuando su conductor se apercibe y reacciona ante un peligroTiempo/Distancia.

# **VII**

## **BASES O FUNDAMENTOS DE LA INTERVENCIÓN EN MATERIA DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL**



## **VII. BASES O FUNDAMENTOS DE LA INTERVENCIÓN EN MATERIA DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL**

-De acuerdo con el Principio de atribución de competencias, cualquier actuación normativa de la Unión debe basarse o fundamentarse en algún precepto de los Tratados de la misma, puesto que “al crearse una Comunidad de duración ilimitada

El vehículo a motor es un bien productor de riesgos, y siendo el espacio por el que se mueve escaso, coincidiendo en el mismo circulaciones varias y diversas, así como actividades sociales de importancia consideración (transportes, publicidad, creación de espacios públicos de manifestación y protesta, flujos comerciales y económicos, entre otros, se hace necesaria la intervención de los poderes públicos competentes en materia de tráfico para regular, ordenar y dar solución a los problemas técnicos, económicos y sociales que ha traído consigo su aparición y proliferación.

La intervención administrativa en materia de tráfico se vale de todas las formas jurídicas imaginables, implicándose en ello la Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas y los Ayuntamientos a través de varias medidas:

Unas normativas, que estructuran la regulación y el marco legal a que han de sujetarse tanto ciudadanos como las propias Administraciones (leyes, reglamentos, órdenes, ordenanzas).

- Ley Orgánica 10/95, de 23 de noviembre, del Código Penal, Delitos contra la seguridad del tráfico (arts. 379 a 385).

- Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial.

- 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.

- Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre<sup>42</sup> por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.

- Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

- Resto de Reglamentos<sup>43</sup> (Conductores, Vehículos, Procedimiento Sancionador, Vehículos Históricos, Escuelas Particulares de Conductores, Regulador de Centros de Reconocimiento de aptitudes psicofísicas, Inspección Técnica de Vehículos, Homologación de tipos de vehículos automóviles remolques y semirremolques, así como partes y piezas de dichos vehículos, tiempos de conducción y descanso y sobre el uso del tacógrafo en el sector de los transportes por carretera, sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor) y Órdenes Ministeriales de desarrollo de la normativa anteriormente referida.

---

<sup>42</sup> Importante inclusión en la legislación, de ámbito administrativo, la realizada por el RDL 8/04 de 29 de octubre, al regular la responsabilidad por carecer de seguro en esta vía. No debemos olvidar que una torpeza del legislador incluyó como falta penal del art. 636 dentro de la L.O. 10/95 de 23 de noviembre.

<sup>43</sup> En realidad, la regulación normativa en este campo es muy voluminosa y variable, así va desde las condiciones técnicas RD. 2042/ 94 de 14 de octubre, hasta el RD. 320/94 de 25 de febrero del Procedimiento Sancionador en materia de Tráfico. Sin dejar de hacer mención a la normativa de ámbito Local, como las Ordenanzas, Reglamentos y Bandos que regulan cuestiones relativas al tema del tráfico viario.



Otras ejecutivas, que procuran y facilitan la realización de aquellas al objeto de conseguir los objetivos marcados.

a) Depolicía, de carácter coercitivo, utilizadas por la Administración para que el particular ajuste su actividad a un fin de utilidad pública. Se realizan esencialmente imponiendo a los ciudadanos unas conductas concretas (órdenes), prescribiendo la no realización de otras (prohibiciones), o condicionándoles el cumplimiento de determinados requisitos que la Administración debe verificar (autorizaciones).

b) De fomento: actividades que se dirigen a satisfacer indirectamente ciertas necesidades consideradas de carácter público, protegiendo o promoviendo, sin emplear la coacción, las actividades de los particulares o de otros entes públicos que directamente las satisfacen. Pueden ser medidas de carácter honorífico (p.ej. condecoraciones o menciones especiales) o de carácter económico exenciones y desgravaciones fiscales, como el conocido "2Plan Renove".

c) De servicio público: actividades consistentes en proporcionar bienes o servicios a los administrados, bien directamente por la Administración o a través de otras personas (concesionarios), como por ejemplo en los programas de Educación Vial para diversos colectivos o las Campañas de Información dirigidas al público en general. Toda intervención en esta materia afecta primordialmente a los 3 elementos que conforman la estructura básica de la seguridad vial:

1) El Vehículo de motor: sus condiciones técnicas, homologaciones, matriculación, permiso de circulación, inspecciones técnicas periódicas, el SOA para su circulación por parte de su propietario, reformas de importancia, bajas. Realmente, el vehículo de motor es objeto de una intensa regulación jurídico-

administrativa cuyo objetivo es garantizar la seguridad vial y la protección del medio ambiente.

2) El Conductor: debe de, poseer unas capacidades y conocimientos adquiridos suficientes, para utilizar con seguridad un vehículo, conducirlo en un determinado estado físico y mental, con ausencia en el organismo de alcohol y de sustancias estupefacientes, llevar consigo la documentación del vehículo y su permiso de conducir, así como el justificante de pago de la prima del seguro obligatorio además, respetar la reglamentación que regula la circulación.

3) La Vía: se regula su utilización, el sentido de la circulación, uso de carriles, los límites de velocidad tanto en puntos concretos como en tramos de la misma, prioridades de paso, cambios de dirección, paradas, estacionamientos, señalización tanto horizontal como vertical, etc.

#### 1. BASES O FUNDAMENTOS DE LA INTERVENCIÓN EN LA UNIÓN EUROPEA

De acuerdo con el Principio de atribución de competencias, cualquier actuación normativa de la Unión debe basarse o fundamentarse en algún precepto de los Tratados de la misma, puesto que

“al crearse una Comunidad de duración ilimitada, dotada de instituciones propias, de personalidad, de capacidad jurídica, de capacidad de respuesta internacional y más concretamente, de poderes efectivos que emanan de una limitación de competencias o de unatransferencia de atribuciones de los Estados a la Comunidad, éstos últimos han limitado, aunque en esferas delimitadas, sus derechos soberanos y creado de esta forma, un derecho aplicable tanto a sus nacionales como a ellos mismos”.

La Unión Europea no ha tenido competencias expresas en materia de seguridad vial hasta la entrada en vigor el 1 de noviembre de 1.993 del Tratado de la Unión Europea<sup>44</sup>. (Maastricht, 7-2-92, reformado por el Tratadode

---

<sup>44</sup> A pesar de entrar a formar parte de la UE España en el año 1986, no fue hasta la fecha de 1 de noviembre de 1993, cuando la citada Unión Europea, empezó a tomar

Ámsterdam de 2-10-97, y el de Niza de 26-2-2001) que introdujo una nueva letra c) en el artículo 75 (luego reenumerado 71) del llamado Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea (Roma, 25-3-57), referido a la persecución de los objetivos de dicho Tratado en el marco de una política común de transportes; finalmente, tras la entrada en vigor del Tratado para el Funcionamiento de la Unión Europea, en su nuevo Título VI dedicado a los Transportes, tales objetivos se han plasmado en el nuevo artículo 91, en el cual se establece que, para la aplicación de aquellos objetivos, la Unión Europea establecerá un marco normativo de garantías capaz de establecer y homologar cuestiones suficientemente eficaces para garantizar la normativa y en concreto establecerán:

- a) normas comunes aplicables a los transportes internacionales efectuados desde el territorio de un Estado miembro o con destino al mismo o a través del territorio de uno o varios Estados miembros.
- b) condiciones con arreglo a las cuales los transportistas no residentes podrán prestar servicios de transporte en un Estado miembro<sup>45</sup>.
- c) medidas que permitan mejorar la seguridad de los transportes.

---

competencias expresas, aplicables a los países miembros, en materia de Tráfico Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

<sup>45</sup> Cada vez más la regulación de normas de carácter internacional, hacen que los países miembros deban de cumplir la reglamentación establecida. Así en el marco de la UE, se han desarrollado textos uniformes de regulación común y de obligado cumplimiento por los países integrantes, como es el caso del TPR, el cual regula el Transporte de Mercancías por carretera, estableciendo una nomenclatura de interpretación internacional para regular las cuestiones del número y código de identificación de las diferentes materias transportadas, con el objeto de facilitar su identificación e intervención común, para los miembros de los Cuerpos de Emergencias, Bomberos, Policías, etc.

d) cualesquiera otras disposiciones oportunas.

Precisándose en los preceptos posteriores, que, salvo por decisión unánime del Consejo, ningún Estado podrá favorecer alguna disposición que directa o indirectamente desfavorezca a los transportistas de los demás Estados miembros con respecto a los transportistas nacionales, permitiéndose, sin embargo (art. 95) que tanto el Parlamento como el Consejo puedan adoptar otras medidas concretas y previstas y establecidas en el apartado primero del precitado art. 91; así como que el Consejo, a propuesta de la Comisión y previa consulta al Parlamento y al Comité Económico y Social, establezca una regulación que garantice la aplicación de dicho apartado, adoptando aquellas disposiciones necesarias para permitir a las instituciones de la Unión controlar el cumplimiento de lo dispuesto en dicho apartado y asegurar a los usuarios el pleno beneficio.

#### 1.1. REGISTRO DE VEHÍCULOS

De conformidad con lo establecido en el artículo 5. h) de la Ley de la Ley de Seguridad Vial y el artículo 2 del Reglamento General de Vehículos,

*“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 aquellos o su titularidad”.*

El Registro recoge los vehículos de motor, matriculados en España. El Registro sirve para identificar al titular del vehículo, conocer sus características técnicas y su aptitud para circular, así como para comprobar las inspecciones técnicas realizadas y realizar estudios relativos al parque automovilístico. Los datos recogidos se refieren al titular del vehículo, transmisiones y duplicados, datos técnicos del vehículo, resultados de las inspecciones técnicas realizadas, existencia de gravámenes (limitaciones de disposición), embargos y precintos, incidencias.

El Registro de vehículos, tiene un carácter administrativo, por lo que no prejuzga cuestiones de propiedad ni cuestiones de naturaleza civil respecto de los vehículos. Tiene un carácter público, por lo que cualquiera con interés legítimo puede conocer su información. Por ello, la Dirección General de Tráfico ha creado la aplicación informática ATEX<sup>46</sup>, con el fin de que los órganos colaboradores tengan acceso a este Registro, siempre según el grado de acceso que le haya sido autorizado. Además, es un registro común de las distintas Administraciones Públicas, Órganos Judiciales y Registros Civiles y Mercantiles. La información se ofrecerá mediante simples notas informativas o certificaciones. Aunque hay datos que no pueden ser ofrecidos al público, pero sí a la Autoridad Judicial o Policial. Se regulan aspectos concretos en el Reglamento General de Vehículos.

Que no es necesario reproducir pero que en definitiva regula aspectos generales aplicables de interés social y muy esperanzador de cara al futuro, sobre todo para intentar paliar las cifras tan alarmantes de heridos y fallecidos.

Otro de los aspectos a tener en consideración es la especialización de la materia para poder determinar aspectos concretos de la gran casuística que ofrece la materia, de forma que dentro del marco normativo esté contemplada la materia en un texto u otro del marco del Ordenamiento Jurídico.

La coordinación de las Jefaturas de Tráfico y sus organismos periféricos permite establecer una mejor coordinación a nivel general. Con aspectos de relevancia en cuanto al cruce de datos para el registro de conductores e infractores.

Al igual que el alta, también deberá comunicarse la baja de la persona inscrita como arrendataria a largo plazo. En el caso de la comunicación de conductor habitual, la persona física que se comunique deberá haber manifestado su consentimiento. El titular o el arrendatario podrán comunicar también la baja.

Así como otros datos singulares y de trascendencia como son la detracción de los puntos de los permisos de conducir, dado que una denuncia formulada en

---

<sup>46</sup> No es sólo está la aplicación informática existente, así otras como el FIVA, son bases de datos uniformes para información de las diferentes Policías y servicios relacionados en colaboración con las JPT en el marco del tráfico y la seguridad vial.

cualquier municipio de nuestro país pueda originar en el Permiso una pérdida de los puntos en su permiso de conductor.

Pues no debemos de olvidar que la implantación del carnet por puntos supuso un verdadero reto que se materializó con un descenso importante en cuanto al número de fallecidos y heridos en nuestras carreteras.

## 2. MATRICULACIÓN ORDINARIA DE VEHÍCULOS Y PLACAS DE MATRÍCULA

Matriculación ordinaria. La matriculación ordinaria pasa por un proceso que se regula en la Ley y cuyos requisitos constituyen un carácter inexcusable para poder circular por las vías públicas objeto de esta Ley.

La matriculación de vehículos puede definirse como el procedimiento administrativo iniciado a instancia de parte interesada, tramitado en forma reglada y cuya finalidad es autorizar la circulación de un vehículo por las vías públicas. En virtud de este procedimiento, se asigna a dicho vehículo un número de matrícula, se le inscribe en el Registro de Vehículos y se expide el correspondiente permiso de circulación. Son objeto de matriculación, según el artículo 25 del Reglamento General de Circulación los vehículos de motor, remolques y semirremolques cuya masa máxima autorizada sea superior a 750 Kg. y los ciclomotores (incluidos los cuadríciclos ligeros). Existen dos clases de matriculación:

- Ordinaria o definitiva, mencionada en el artículo 28 del Reglamento General de Vehículos.

- Especial: Turística, Diplomática e Histórica; desarrollada en los artículos 39 a 41 del Reglamento General de Vehículos. La regulación normativa de esta materia, se encuentra en la Ley de Seguridad Vial de 1990 y en el Reglamento General de Vehículos aprobado por R.D.2822/1998. Habrá que tener en cuenta disposiciones de Industria (inspecciones técnicas, homologaciones), Hacienda Pública (impuestos...), Hacienda Local (tributos locales) y Transportes (autorizaciones), así como Disposiciones de la Unión Europea.

2.1. AUTORIZACIONES ADMINISTRATIVAS PARA LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS:  
CLASES DE PERMISOS DE CIRCULACIÓN Y DE MATRÍCULAS

Es importante destacar que la Ley 18/2009 que introduce modificaciones en materia sancionadora en la Ley de Seguridad Vial supone una mayor responsabilidad del titular del vehículo que figure en el Registro de Vehículos.

Cuestiones Previas.

A.- Aspectos técnicos<sup>47</sup>:

De conformidad con lo establecido en el artículo 61.2 de la Ley de Seguridad Vial, los vehículos deberán estar previamente homologados o ser objeto de una inspección técnica unitaria antes de ser admitidos a la circulación. El apartado 3 del mencionado artículo, señala que los vehículos tendrán documentadas sus características técnicas. El artículo 5 del Reglamento General de Vehículos indica que los vehículos a matricular deben ser vehículos homologados de tipo o con homologación unitaria. La solicitud debe acompañarse por la Tarjeta de Inspección Técnica. Además, el artículo 21 y 25 de dicho Reglamento, manifiesta que tanto los ciclomotores, como los vehículos, antes de ser matriculados, deben tener el certificado oficial de características técnicas.

El vehículo ha de estar homologado: Además del artículo 3 y Título II del Reglamento General de Vehículos, será preciso tener presente 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. Deberá acompañarse con la Tarjeta de Inspección Técnica o Certificado de Características (éste para el caso de los ciclomotores). La

---

<sup>47</sup> Los aspectos técnicos relativos a los vehículos están regulados en el artículo 67 de la LSV, RD. 339790 de 2 de marzo. El cual fue desarrollado ampliamente por el DR.2042/94 de 14 de octubre que regula las Condiciones Técnicas de los Vehículos.

Tarjeta de Inspección Técnica: es el documento que consta de un registro público en el que consta por la parte delantera las revisiones, y por la trasera las propias características del vehículo que determina que este vehículo es de un tipo homologado o que ha pasado inspección técnica unitaria. Por Orden ITC/2536/2006, de 26 de julio, se introdujo la posibilidad de que pudiera emitirse, a elección del emisor, en papel o en formato electrónico.

A su vez, modificando el RD de la ITV, en el año 2010, se introduce un nuevo formato de tarjeta, con la finalidad de armonizar el modelo de tarjeta ITV con el Certificado de Conformidad Europeo (CoC). Aunque dicho Real Decreto está en vigor desde el 24 de julio de 2010, existe un periodo transitorio de dos años más, en el que los fabricantes, importadores y representantes de vehículos tienen la opción de seguir utilizando el formato actual en papel de la tarjeta ITV. B.- Aspectos fiscales: Los impuestos a abonar al matricular un vehículo son:

El Impuesto Especial sobre los vehículos destinados al Transporte. Está regulado en la Ley 38/92, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales. A su vez, la Orden EHA/1981/2005 de 21 de junio, determina la obligación de presentar de forma telemática el modelo 576 de declaración-liquidación del IEDMT.

El hecho imponible está constituido por la obligación de proceder a matricular los nuevos o usados vehículos, para uso particular que cumplan ciertos requisitos.

El Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica, viene a establecer las características propias y es en el que se aprueba el texto refundido de la Ley reguladora de las Haciendas Locales. Se trata en este supuesto de un impuesto obligado, cuya contraprestación es obtener la titularidad de los vehículos de tracción mecánica, aptos para circular por las vías públicas, cualquiera que sea su clase y categoría.

La Ley detalla dos supuestos de no sujeción: vehículos dados de baja por antigüedad de su modelo, pero a los que se les autorice excepcionalmente a circular a causa de exhibiciones o carreras; y; los remolques, semirremolques arrastrados por vehículos de tracción mecánica cuya carga útil no sea superior a 750kg. Cabe destacar que mediante la aplicación ATIMUVE, de Acreditación Telemática de Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica, se



comunica a la Dirección General de Tráfico el pago de dicho tributo a nivel municipal.

Por ello, desde el 1 de enero de 2011, se podrán efectuar cambios en la titularidad de un vehículo siempre que este impuesto se haya abonado tras dicha comunicación a la DGT. Además, en breve se prevé poder comprobar el pago de dicho impuesto para poder efectuar otros trámites antes cualquier Jefatura de Tráfico, mediante lo que se conocerá como CEMU, Código electrónico de verificación que emitirán los Ayuntamientos. 3) Impuesto que determina la obligatoriedad de efectuar el pago antes de la adquisición del derecho de propiedad.

En el caso de vehículos usados adquiridos a un particular, procedentes de la Unión Europea o importados, según Real Decreto 1/1993. 2.1.3. Trámites y Documentos La matriculación de vehículos<sup>48</sup> se llevará a cabo en la Jefatura Provincial de Tráfico de la provincia en la que el solicitante este empadronado en ese lugar donde esté ubicado el término del terreno o finca, de conformidad con lo establecido en las disposiciones normativas del Reglamento General de Vehículos.

El procedimiento se inicia con la solicitud de matriculación y el abono de la correspondiente tasa. Además, deberá aportarse la siguiente documentación: Referida a la Persona: DNI o documento que acredite sus datos (pasaporte, permiso de residencia, NIE). En el caso de menor de edad o incapacitado, deberá constar los datos del representante. Si se trata de una persona jurídica, se aportará la tarjeta de identificación fiscal y se acreditará la personalidad y el carácter con el que actúa el representante. Si no coincide el domicilio de la persona que figura en su DNI con el que consta en la solicitud de matriculación, deberá aportarse certificado de empadronamiento o tarjeta censal.

La matriculación de un vehículo puede realizarse a nombre de una Comunidad de bienes, si se ha adjudicado NIF por Hacienda, y el domicilio es el

---

<sup>48</sup> El marco de regulación de la matriculación de vehículos está tipificado en el art. 62 de la LSV, RD. 339/90 de 2 de marzo, desarrollado por la regulación del Anexo XVIII de la misma Ley.

que consta en dicho NIF, debiendo ir firmada, la solicitud, por todos los comuneros o alguno de ellos con poder.

Para conducir vehículos destinados a estos menesteres el conductor deberá de haber obtenido previamente la acreditación de los conocimientos y habilidades necesarias para poder conducir con garantías, así la obtención del correspondiente permiso pasa por reunir todas las pruebas físicas y psicofísicas establecidas previamente. Además, deberá de someterse con la periodicidad preestablecida a los controles y revisiones establecidas reglamentariamente.

Referida a los Vehículos: Se deberá portar la inspección técnica o certificado de características, en el caso de los ciclomotores, se aportará la factura de compra cuando la ficha técnica no incorpore diligencia de venta.

Impuestos: Se aportará el justificante de pago o exención correspondiente, al igual que el impuesto de transmisiones patrimoniales<sup>49</sup> cuando se trate de vehículos usados procedentes de la Unión Europea o importados o adquiridos a un particular.

#### Supuestos de matriculación.

Matriculación Ordinaria o definitiva. (Art. 28 del Reglamento Gral. Vehículos). Es la que se realiza a los vehículos nuevos adquiridos en España, incluidos los ciclomotores.

Matriculación de vehículos adquiridos en países de la Unión Europea Cuando se utilicen en territorio español por personas físicas o jurídicas que tengan su domicilio o residencia legal en nuestro país. La solicitud de matriculación se realizará en el plazo de 1 mes posterior a su adquisición, debiéndose aportar la documentación extranjera del mismo.

Matriculación de vehículos importados directamente por el interesado. Se llevará a cabo a los vehículos adquiridos en países no miembros de la Unión europea, ya sean nuevos o usados. Además de la documentación ordinaria se

---

<sup>49</sup> Este impuesto ha sido cedido a las CCAA con competencia en la materia. Aunque su regulación general se encuentra en la Ley 1/1993 de 24 de septiembre. Que contempla la modalidad del impuesto de Actos Jurídicos Documentados.

aportará el Certificado único para matrícula o de Adeudo expedido por Aduanas, así como el justificante de la legal adquisición del vehículo.

Matriculación de vehículos adquiridos en subasta, en el caso de subastas civiles, judiciales o administrativas de vehículos no matriculados, el acta de adjudicación será el documento necesario para justificar el derecho a matricular el vehículo a nombre de quien lo solicite. En dicha acta se hará constar el nombre del adjudicatario, también se incluirá el año en el cual se construyó el vehículo los caracteres del bastidor y fotos del vehículo. En el caso de que se haya adjudicado con el fin de la venta, se aportará la correspondiente factura (en algunos supuestos se incluye una cláusula en las condiciones de la subasta que prohíbe su posterior matriculación).

Matriculación de vehículos especiales. Se refiere a vehículos especiales contruidos por fabricantes para realizar obras y servicios determinados y que, por sus características, están exceptuados de cumplir alguna de las condiciones técnicas exigidas en el RGV o se excede de los límites prefijados en el mismo para su peso o tamaño, incluyendo las máquinas y los remolques destinados a tal fin. Para la matriculación de los vehículos especiales agrícolas será necesaria la presentación del certificado de inscripción en el Registro Oficial de Maquinaria Agrícola (R.O.M. A). Mediante el Real Decreto que establece la regulación y control de los requisitos establecidos en el desarrollo necesario sobre Registro de la Maquinaria Agrícola, los datos de inscripción y baja que se anoten en el R.O.M.A., sean enviados telemáticamente al registro de vehículos de la DGT. Maquinaria Agrícola, el CEMA, que valida dicha inscripción.

Matriculación a través de medios informáticos ha establecido en consonancia con la nueva regulación establecida al respecto las medidas que permiten a los ciudadanos a relacionarse con las Administraciones Públicas por medios electrónicos. Con dicha base, se suscribe el Convenio de Colaboración de Gestión Administrativa Telemática el 27 de septiembre de 2007, entre el OOAA Jefatura Central de Tráfico y el Consejo General de Colegios de Gestores Administrativos de España. Tiene como fin que los Colegios de Gestores puedan tramitar telemáticamente mediante encomienda de gestión varios procedimientos. El primero de los procedimientos telemáticos llevados a cabo es el de la matriculación de vehículos, mediante la aplicación MATEGE. En septiembre de

2.010, el servicio MATEGE se ha sustituido por el nuevo servicio MATE, en el que se han mejorado los procedimientos de dicha aplicación.

Permiso de Circulación Viene regulado en la Orden PRE/1.355/2.005 de 16 de mayo que modificó el Anexo XIII del Reglamento General de Vehículos. Una vez revisada la documentación presentada y después de haber comprobado que ésta es correcta, se extenderá el permiso de circulación, que será la autorización que permitirá a su titular circular por las vías públicas. Existe un modelo armonizado de permiso de circulación, que es el ordinario, de color verde en el que se contienen datos de la persona y del vehículo (nombre y apellidos, domicilio, matrícula, fecha de la matriculación, características de identificación y demás datos necesarios para la completa identificación del vehículo en cuestión y sus componentes.

La licencia de circulación de los ciclomotores<sup>50</sup>, actualmente denominado Permiso AM, y el permiso de circulación de los vehículos especiales es de color blanco con una línea transversal verde que lo atraviesa de izquierda a derecha. Tanto este último permiso como la licencia de ciclomotor o Permiso AM, contienen los mismos datos que el permiso de circulación ordinario. El nuevo permiso de circulación contribuye a la libre circulación de vehículos en la Comunidad Económica Europea, y permite controlar que sólo se conduzcan categorías de vehículos para los cuales el titular de un permiso de conducción está autorizado.

Rematriculación de conformidad con lo establecido reglamentariamente en las disposiciones vigentes del Reglamento General de Vehículos, y los apartados D y E del Anexo XIII, la matriculación es única para cada vehículo. Sin embargo, cabe la concesión de una nueva matrícula distinta a la concedida en primer lugar, en los siguientes supuestos:

En los casos de nueva matriculación será necesario que el nuevo titular aporte justificación acreditada de que reside en el nuevo domicilio donde se

---

<sup>50</sup> Las Licencias de Conducir ciclomotores, han pasado a denominarse Permisos de la clase AM, según la reforma operada dentro de la LSV, RD. 339/90 de 2 de marzo, por la Ley 5/10.

determinará de forma expresa en el documento acreditativo de la titularidad que se pretende adquirir.

En la actualidad las siglas características antaño de la provincia donde había sido matriculado el vehículo ha desaparecido, por lo que el titular no será fácilmente identificado en cuanto al lugar de procedencia, sino, es a través de los dispositivos que dispone la DGT y mediante el acceso permitido a los policías encargados de la vigilancia del tráfico viario. Ello permitirá acceder a la identidad del titular del citado vehículo, el cual y para el supuesto de no ser el conductor le recae la obligatoriedad de proceder a la identificación del mismo, según lo inscrito en el Registro de Vehículos<sup>51</sup>.

En casos excepcionales por razones de seguridad que previamente deberán de justificarse fehacientemente y previa obtención de informe favorable, de la Secretaría de Estado de Seguridad, concediendo el cambio de matrícula. La nueva matriculación implica la concesión de una nueva tarjeta de inspección técnica, en la que se anotará la nueva matrícula y la fecha de la primera matriculación, y el abono de las tasas.(Como se puede observar, parte de los supuestos anteriores van perdiendo importancia al haber desaparecido las siglas provinciales de las matrículas).

## 2.2. PLACAS DE MATRÍCULAS

El artículo 25 apartado 1 del Reglamento General de Vehículos, establece que los remolques también deberán de ser matriculados y además se determina que las características a cumplir necesariamente deben de cumplir lo establecido en la Ley de Seguridad Vial y cumplir las modificaciones introducidas por la Orden PRE/52/2.010 que modifica diversos anexos del Reglamento de vehículos.

---

<sup>51</sup> En España existe un Registro General de vehículos, a cargo de la Jefatura Central de Tráfico, cuyos datos deben de ser suministrados a través de los Registros que operan en el marco de las JPT, dentro de cada una de las CCAA por distribución territorial.

### 2.3 HOMOLOGACIÓN, CARACTERES, DIMENSIONES Y OTROS REQUISITOS

Por su parte en el artículo 49 del Reglamento General de Vehículos, establece que las nuevas placas de matrícula han cambiado por un formato similar, pero de otro material mucho menos lesivo para los casos de atropellos con personas, dado que ya no son metálicas sino de un plástico reforzado, cuyas dimensiones, inscripciones, etc. se determinan en el Anexo XVIII del mencionado Reglamento General de Vehículos.

Así el número de manipulador se asigna a los centros autorizados y registrados por la Jefatura Provincial de Tráfico para expedir placas. Dicho número se quedará impreso en las placas de matrícula, cumpliendo así los caracteres de documento público cuya inscripción o visibilidad de adornos, signos u otros caracteres distintos de los recogidos en el Anexo XVIII, incluida la publicidad en el interior de las mismas. Se permite la utilización de un marco distinto a la propia placa, el cual podrá contener en su parte inferior publicidad, siempre y cuando su con torno no exceda de 26 mm al borde exterior de la placa.

No está permitido igualmente 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.

### 2.4. COLORES E INSCRIPCIONES

La Orden Ministerial de 15 de septiembre de 2.000, modifica el Anexo XVIII del Reglamento General de Vehículos<sup>52</sup>. En las placas de matrícula se incluirá en su parte izquierda una banda azul vertical con el símbolo comunitario, y la sigla distintiva de España representada por la letra E de color blanco, aumentando se así las dimensiones de la placa. En las placas de matrícula de los vehículos auto

---

<sup>52</sup> La Orden Ministerial de 15 de septiembre de 2000, incluye las características de adaptación a la legislación en el marco de la UE. Modificando por tanto el contenido del Anexo XVIII de la Ley de Seguridad Vial, RD. 339790 de 2 de marzo.

móviles se inscribirán dos grupos de caracteres constituidos por un número de cuatro cifras, que irá desde el 0000 al 9999, y de tres letras empezando por las letras BBB y terminando por las letras ZZZ, suprimiéndose las cinco vocales y las letras Ñ y Q por su fácil confusión con la letra N y el número 0.

### 3. LA INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS

La ITV. Concepto y regulación.

Para contribuir al correcto funcionamiento y mantenimiento de los vehículos, existe la inspección técnica de vehículos, que es el sistema de control efectuado por la Administración o sus Agentes sobre las condiciones técnicas de todos los vehículos matriculados en España. La regulación de la ITV, se encuentra en:

- El R.D. 1.987/85 de 24 de septiembre sobre Normas generales de Instalación y funcionamiento de las estaciones ITV.
- El R.D. 833/2.003 de 27 de junio por el que se establecen los requisitos técnicos que deben cumplir las estaciones de ITV para que se autorice su actividad.
- El R.D. 2.042/ 94 de 14 de octubre por el que se regula la ITV.
- El R.D. 2.822/98 que aprueba el Reglamento General de Vehículos.
- El R.D. 711/2.006, por el que se modifican es tos Reales Decretos anteriormente menciona dos.
- El R.D. 224/2.008, de 15 de febrero, sobre normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de inspección técnica de vehículos, donde se regula el régimen de funcionamiento y los requisitos que deben cumplir las estaciones ITV para garantizar la alta calidad y homogeneidad de la inspección

técnica de vehículos en todo el territorio nacional, sin perjuicio de las competencias de las CCAA.

### 3.1. LAS ESTACIONES DE ITV

Según el art. 1 del RD 224/2.008, se trata de “las instalaciones que tienen por objeto la ejecución material de las inspecciones técnicas que, de acuerdo con el Real Decreto 2.822/1.998, de 23 de diciembre, y demás normas aplicables, deben hacerse en los vehículos y sus componentes o accesorios, y que estén habilitadas por el órgano competente de la comunidad autónoma del territorio donde estén radicadas, o en las que la comunidad autónoma ejecute directamente el servicio de inspección”.

El Real Decreto 224/2.008, de 15 de febrero, sobre normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de inspección técnica de vehículos, regula el régimen de funcionamiento y los requisitos que deben cumplir las estaciones ITV para garantizar la alta calidad y homogeneidad de la inspección técnica de vehículos en todo el territorio nacional, sin perjuicio de las competencias de las CCAA. Las inspecciones técnicas se realizarán en las estaciones de ITV, que se gestionarán

Directamente por las Comunidades Autónomas.

Mediante empresas privadas en régimen de concesión administrativa. A partir del 24 de junio de 2.000, se elimina este tipo de gestión, aunque se mantienen las existentes en esta fecha, con características particulares con la previa autorización de la Comunidad Autónoma respectiva. Las estaciones no podrán realizar trabajos de reparación, transformación o mantenimiento de vehículos. Sus socios, directivos y empleados no pueden tener participación directa o indirecta en actividades como el transporte de carretera, comercio de vehículos, gestorías administrativas, entidades de seguro que operen en el ramo del vehículo ni pueden ser peritos o mediadores de seguros de vehículos.

Las Comunidades Autónomas autorizarán la apertura de las estaciones de ITV cuando éstas cumplan unos requisitos que deberán justificar cada año a la Comunidad Autónoma. Se exige que cada estación tenga un director técnico con



titulación de ingeniero superior o técnico con experiencia en los procedimientos de inspección de vehículos. Los instrumentos de medida utilizados en la ITV, estarán sujetos al control metrológico del Estado<sup>53</sup>, según la ley 3/85 de Metrología. Existirá un Manual de procedimiento de inspección de las estaciones de ITV, elaborado por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio que podrán consultar los titulares de los vehículos.

La estación de ITV comprobará la identificación del vehículo inspeccionado. Y emitirá un informe de inspección que al final de ésta expresará la aptitud del vehículo para circular. La inspección técnica previa a la matriculación y la periódica de los vehículos de las Fuerzas Armadas, la Guardia Civil, el Parque Móvil del Estado, el Cuerpo Nacional de Policía y de las Policías Autonómicas, puede ser efectuada por los propios organismos. La ITV de los vehículos del Parque Móvil del Estado se regula en la Orden del Ministerio de la Presidencia de 14 de abril de 1.999.

La ITV previa a la matriculación.

Los vehículos de motor, sus remolques y semi-remolques que vayan a ser matriculados deberán corresponder a los tipos previamente homologados en España o en un país de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo. Mediante el procedimiento de la homologación, la Administración de un Estado, certifica que un elemento de un vehículo, o el conjunto, se ajusta a las prescripciones técnicas respectivas. Dichas prescripciones exigen que el vehículo y sus elementos garanticen unos niveles mínimos de seguridad vial activa y pasiva, y una adecuada protección medioambiental.

Si el Ministerio de Industria comprueba que el vehículo y sus elementos cumplen las prescripciones técnicas aplicables, concederá la homologación

---

<sup>53</sup> A título informativo, cabe destacar que es a este organismo público, es decir, al Instituto Metrológico del Estado, al quien también le corresponde la revisión y calibración de los aparatos de medición alcohólica, (alcoholímetros, de calibración periódica anual y cuya omisión puede dar lugar a la nulidad del procedimiento y por tanto de las pruebas realizadas.

mediante un documento en el que constará una contraseña o código. Cuando el fabricante obtenga la homologación de un tipo de vehículo determinado, estará autorizado para expedir una tarjeta de ITV por cada unidad que fabrique, o certificado de características si fuera un ciclomotor, y posteriormente el vehículo podrá ser matriculado en la JPT. En los supuestos en que un vehículo total o parcialmente no se encuentre homologado, deberá superar una ITV con carácter previo a su matriculación, encontrándose en esta situación:

Vehículos fabricados por países ajenos a la U.E. que pretendan ser matriculados en España.

Vehículos matriculados anteriormente en otro país.

Vehículos nuevos adquiridos en otro país. Deberá comprobarse que el vehículo responde a un tipo homologado, y expedir una tarjeta de ITVNacional, que será requerida para su matriculación en España. Vehículos a los que se efectúa una reforma de importancia antes de su matriculación. (Ej: adaptación de vehículos para autoescuelas, frigorífico, cisterna...). Con la entrada en vigor del Real Decreto 866/2010 las reformas de importancia<sup>54</sup> sólo pueden efectuarse en vehículos ya matriculados. Vehículos cuyo titular solicite su catalogación como vehículo histórico.

Las ITV periódicas.

El apartado 1 del artículo 6 del R.D. 2.042/ 94 dispone que,

*“la inspección técnica periódica de los vehículos, se hará con la siguiente frecuencia:*

---

<sup>54</sup> El Real Decreto 866/2010 incluye y regula las revisiones de importancia, entendiéndose por estas aquellas en las que hubiese habido una variación de consideración en los elementos estructurales, de motor, de conducción o reforma de importancia en el vehículo. Teniendo que obtener en ese caso la verificación favorable de las Estaciones de ITV correspondientes.

*Motocicletas, vehículos de tres ruedas, cuadriciclos, quads, ciclomotores de tres ruedas y cuadriciclos ligeros. Hasta cuatro años exentos, y con más de cuatro años, bienal.*

*Ciclomotores de dos ruedas. Hasta tres años exentos, y con más de tres años, bienal.*

*Vehículos de uso privado dedicados al transporte de personas, excluidos los que figuran en los epígrafes a) y b) con capacidad hasta nueve plazas, incluido el conductor, autocaravanas y vehículos vivienda. Hasta cuatro años exento; con más de cuatro años, bienal, y con más de diez años, anual.*

*Ambulancias y vehículos de servicio público dedicados al transporte de personas, incluido el transporte escolar, con o sin aparato taxímetro, con capacidad de hasta nueve plazas, incluido el conductor. Hasta cinco años anual, y con más de cinco años, semestral.*

*Vehículos de servicio de alquiler con o sin conductor y de escuela de conductores, dedicados al transporte de personas con capacidad de hasta nueve plazas, incluido el conductor, incluyendo las motocicletas, vehículos de tres ruedas, cuadriciclos, quads, ciclomotores y cuadriciclos ligeros. Hasta dos años exento; de dos a cinco años, anual, y de más de cinco años, semestral.*

*Vehículos dedicados al transporte de personas, incluido el transporte escolar y de menores, con capacidad para diez o más plazas, incluido el conductor. Hasta cinco años, anual. Con más de cinco años, semestral.*

*Vehículos y conjuntos de vehículos dedicados al transporte de mercancías o cosas, de MMA menor o igual a 3,5 Tm. Hasta dos años exento; de dos a seis años, bienal; de seis a diez años, anual, y de más de diez años semestral.*

*Vehículos dedicados al transporte de mercancías o cosas, de MMA mayor de 3,5 Tm. Hasta diez años anual y de más de diez años, semestral.*

*Caravanas remolcadas de MMA superior a 750 kg. Hasta seis años exento y de más de seis años, bienal.*

*Tractores agrícolas, maquinaria agrícola auto-propulsada, remolques agrícolas y otros vehículos agrícolas especiales, excepto motocultores y maquinarias equiparadas. Hasta ocho años exentos; de ocho a dieciséis años, bienal, y de más de dieciséis años, anual.*

*Vehículos especiales destinados a obras y ser vicios y maquinaria autopropulsada, con exclusión de aquellos cuya velocidad por construcción sea menor de 25 km/h. Hasta cuatro años, exento; de cuatro a diez años, bienal, y de más de diez años, anual.*

*Estaciones transformadoras móviles y vehículos adaptados para la maquinaria del circo o ferias recreativas ambulantes. Hasta cuatro años, exento; de cuatro a seis años, bienal, y de más de seis años anual. Los vehículos catalogados como históricos se someterán a inspecciones periódicas en las condiciones que señale el órgano competente de la comunidad autónoma donde resida el propietario, exceptuando a los vehículos de colección, que se someterán a inspección técnica periódica según las frecuencias que le corresponden con arreglo a lo dispuesto en este artículo”.*

La antigüedad del vehículo deberá ser calculada a partir de la fecha de matriculación que conste en la documentación del mismo. En el caso de vehículos ya matriculados con anterioridad, la antigüedad del vehículo deberá ser computada a partir de la fecha de primera matriculación o puesta en servicio cuya antigüedad conste en el permiso de circulación del vehículo o documento equivalente.

En el caso de vehículos mixtos, la frecuencia de inspección revisable será la más exigente que los dedicados al transporte de personas o mercancías aplicable al vehículo de que se trate. Por otra parte, los titulares de los vehículos serán directamente responsables ante las autoridades competentes de mantener la vigencia de la tarjeta ITV o certificado de características mediante la presentación de aquellos a inspección, dentro de los plazos establecidos. Si esto no se cumple, los agentes de la autoridad, sin perjuicio de la denuncia, intervendrán el permiso o licencia de circulación del vehículo, y entregarán un volante, dándole al titular un plazo de 10 días para continuar el viaje y trasladar el vehículo para someterle a la ITV<sup>55</sup>; si no se somete en ese plazo, se acordará el precintado del vehículo.

---

<sup>55</sup> Esta medida de recogerle el Permiso de Circulación al vehículo que no hubiese pasado, con la periodicidad establecida, las ITV correspondientes, en virtud de lo dispuesto en el RD 2042/ 94 de 14 de octubre, ha dejado de materializarse en la práctica, actualmente los agentes de la autoridad no recogen ya dicho documento. Limitándose a

Esta media está derogada y se procede únicamente mediante la correspondiente propuesta de sanción.

Las ITV extraordinarias.

Además de las ITV periódicas existen diversos tipos de inspección a las que podemos considerar extraordinarias por hechos o circunstancias que lo determinan:

Inspecciones previas a la matriculación de vehículos correspondientes a tipos no homologados.

Inspecciones previas al cambio de servicio del vehículo: Por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, se han establecido los distintos servicios a los que puede estar destinado un vehículo.

Inspecciones realizadas con ocasión de la ejecución de reformas de un vehículo, por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos, habrá que pasar una inspección técnica para comprobar que la reforma realizada se ajusta a las prescripciones establecidas en la normativa.

Inspecciones realizadas para la expedición de tarjetas ITV y certificados de características, en todos aquellos casos previstos en la reglamentación vigente las inspecciones previas a la calificación de idoneidad de los vehículos destinados al transporte escolar.

Inspecciones a vehículos históricos.

Inspección como consecuencia de accidente.

Inspecciones que sean requeridas al titular del vehículo por los órganos competentes para ello.

---

interponer la correspondiente denuncia dirigida al Jefe Provincial de Tráfico, el cual tiene la potestad sancionadora en esa materia, en virtud de lo dispuesto en el art. 68 LSV.

Inspecciones voluntarias requeridas por los titulares de un vehículo.

Las ITV en carretera de los vehículos industriales.

Se regula en el R.D. 957/ 2.002 DE 13 de septiembre, en virtud de la directiva comunitaria 2.003/30/CE. Resulta aplicable a los autobuses y remolques, a los vehículos de carga o peso superior a 3.500 kg. y sus remolques, y semi-remolques con MMA superior a 3.500 kg.

Se realizar en la vía pública, inesperadamente y con independencia de las ITV periódicas<sup>56</sup> previstas a los vehículos que presenten un aparente descuido o falta de mantenimiento adecuado. Si el Agente de tráfico o inspector de ITV consideran que las deficiencias técnicas del vehículo pueden constituir un riesgo para el tráfico, el vehículo podrá someterse a una inspección más rigurosa en una estación de ITV próxima o suspender la utilización del citado vehículo. Las inspecciones de carretera efectuadas se anotarán en el historial de cada vehículo.

Resultado de las Inspecciones

Puede ser:

- Favorable.
- Desfavorable<sup>57</sup>.
- Negativa.

---

<sup>56</sup> Cabe destacar la obligatoriedad de pasar las ITV periódicas correspondientes a los ciclomotores, RD 2.042/94 de 14 de octubre, los cuales hasta ahora estaban exentos. Con ello se ha paliado de forma considerable la accidentalidad de estos, así como prevenido cuestiones como las del ruido, reformas de importancias en los mismos, etc.

<sup>57</sup> Cuando el vehículo en cuestión tenga que someterse a determinadas reformas o reparaciones, y tenga que volver en el plazo establecido al efecto, deberá de abonar de nuevo las correspondientes tasas que reglamentariamente se determinan. RD. 2.042/94 de 14 de octubre.

Favorable; Se anotará en el Registro de vehículos de la D.G.T. devengándose la tasa correspondiente (Art. 11.7 del R.D. 2.042/94). Se emitirá un informe de ITV, que deberá ir firmado por el responsable de la estación ITV o por la persona autorizada, previa autorización del órgano competente de la Comunidad Autónoma. La anotación del resultado de la inspección en la tarjeta de ITV o certificado de características deberá ir siempre firmada por las personas antes indicadas (Art. 13).

Hay disparidad de criterios interpretativos en si es o no obligatorio el llevar el sello de haber pasado la ITV favorable y colocado en el vehículo de forma perfectamente visible, sin embargo, la legislación se contradice en este sentido, dado que por un lado se establece que no se llevarán ningún dispositivo que limite la visibilidad y por otro que es obligado llevarlos colocados. Ante esta disparidad la mayoría de conductores no lo lleva puesto en el parabrisas.

Para el supuesto de no haber superado la revisión. La Estación encargada de la revisión, además de emitir un certificado desfavorable, deberá de conceder al titular diez días para subsanar las deficiencias detectadas. Si en el plazo de dos meses no ha procedido a dejar sin efecto la causa detectada y es nuevamente parado por los agentes encargados de la vigilancia del tráfico viario, estos procederán al precinto del citado vehículo.

Si la revisión fuese positiva el titular deberá de llevar consigo y exhibir la tarjeta de la ITV, con el sello homologado de haber superado la revisión periódica, es decir, presentar ante los agentes de la autoridad en cargados de la vigilancia del tráfico viario la justificación acreditativa de haber superado la revisión, en cuestión. Constando además la periodicidad para la que está habilitada su circulación.

Normas comunes a las inspecciones técnicas de vehículos: Las certificaciones emitidas, deberán ser certificadas en el informe oficial, al que se refiere el artículo 13 del R.D. 2.042/1.994.

Si una inspección técnica fuera desfavorable o negativa, el interesado no podrá solicitar a otra estación de ITV una nueva inspección, salvo autorización expresa del órgano competente de la Comunidad Autónoma donde se realizó la inspección. El resultado de todas las inspecciones lo comunicará la estación de

ITV al órgano competente de la Comunidad Autónoma, el cual lo comunicará a la Jefatura Central de Tráfico.

Una vez al año, se enviará al Centro Directivo competente en materia de seguridad industrial del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, informes sobre el número y los resultados de las inspecciones técnicas de los vehículos y de la frecuencia de los defectos observados. En el artículo 6 del R.D. 2042/1994 de 14 de octubre, se establecen los vehículos que deben pasar la ITV, así como las frecuencias de inspección en función de su categoría, uso, servicio, dedicación, capacidad y m.m.a.

Este artículo se ve modificado para incluir los ciclomotores y asignarles frecuencias de inspección; igualmente, se incluyen los vehículos de tres ruedas, cuadriciclos, quads y cuadriciclos ligeros, modificándose el epígrafe de este artículo relativo a las motocicletas. Se encuadran las autocaravanas y vehículos vivienda en el epígrafe de las frecuencias de inspección de los vehículos de turismo, y se concreta qué vehículos están incluidos dentro del concepto de alquiler y escuela de conductores.

Se incluye en el Real Decreto 2.042/1.994, el certificado de características de los ciclomotores y cuadriciclos ligeros, que para los vehículos matriculados hasta la entrada en vigor del R.D. 711/2.006, se utilizará como documento de anotación de las inspecciones. También se modifica algunos artículos del R.D. 1.987/1.985 de 24 de septiembre sobre normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de ITV, así como los Anexos 10 y 11 del R.D. 2140/1.985 sobre homologación de vehículos auto móviles, remolques y semi-remolques, así como de partes y piezas de dichos vehículos, para extender el uso de la tarjeta ITV a los 750/2.010, 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, el R.D. 2.140/ 1.985 ha sido derogado.

Por otra parte, se modifican los planes de control y calibrado de los equipos de inspección que figuran en el R.D. 833/ 2.003, de 27 de junio<sup>58</sup>, por el que se

---

<sup>58</sup> Con esta medida se han introducido nuevas y más restrictivas disposiciones en lo referente al Control y calibrado de los Equipos de Inspección, según lo determinado en el DR. 833/2003 de 27 de junio.



establecen los requisitos técnicos que deben cumplir las estaciones de inspección técnica de vehículos, a fin de ser autorizadas para realizar esta actividad, ya que entre otras razones, está previsto realizar mediciones de nivel sonoro en las categorías de vehículos para las cuales existan procedimientos y niveles reglamentarios, debiéndose establecer frecuencias de control y calibrado de los equipos necesarios.

También se modifican varios anexos del Reglamento General de Vehículos para definir los vehículos quad-ATV y para considerar el certificado de características de los ciclomotores y cuadriciclos ligeros como documento donde figuran las inspecciones de estos vehículos.

En relación a los ciclomotores y debido a que el desplazamiento de los de dos ruedas a las estaciones de ITV para ser sometidos a inspección, podía verse afectado por restricciones a la circulación, se estableció en el propio R.D. 711/2.006 un periodo transitorio que permitía a las comunidades autónomas diferir la entrada en vigor de la obligación de inspección periódica de los ciclomotores.

En la actualidad, superados ya dichos periodos transitorios, los ciclomotores se encuentran sujetos plenamente a la normativa de inspecciones periódicas. Como novedad, cabe subrayar que la Orden ITC/2.536/2.006, de 26 de julio, establece la posibilidad de emitir la tarjeta ITV en papel o en formato electrónico. Posteriormente, el RD 750/2.010, de 4 de junio, por el que se dictan normas sobre homologación de vehículos de motor y sus remolques, maquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como desistemas, partes y piezas de dichos vehículos, detalla el nuevo formato electrónico de la tarjeta ITV, existiendo un régimen transitorio de dos años desde la entrada en vigor de este Real Decreto el 24 de julio de 2.010.

Y, por último, no obviar que la Dirección General de Tráfico, en colaboración con las Consejerías de Industria de las CCAA, está llevando a cabo el proyecto ITICI por el que existirá una comunicación del informe de las inspecciones técnicas al Registro de Vehículos, ya que el artículo 11 del R.D.2.042/1.994, en su texto consolidado tras modificación por R.D.224/2.008 de 15 de febrero.



**VIII**

**MATERIA OBJETO DE  
SANCIÓN**



## VIII. MATERIA OBJETO DE SANCIÓN<sup>59</sup>

Singulares importancias adquieren las competencias relacionadas con el procedimiento sancionador, las Autoridades competentes, el procedimiento, trámites etc.

### 1. MATERIA SANCIONADORA

La irrupción en nuestro ordenamiento jurídico de Leyes tan modernizadoras como la 11/2.007, de 22 de junio, de Acceso Electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos, así como el empleo masivo por parte de los órganos encargados de llevar adelante las políticas de control y vigilancia del tráfico para mantener la senda de la extraordinaria disminución de mortalidad en carretera por accidentes de tráfico durante los últimos años, hace necesario que se configure de distinta forma el actual sistema de procedimiento y de tramitación y gestión en vía administrativa de este tipo de infracciones, razón por la cual la nueva Ley 18/2.009, de 23 de noviembre, a través de su Disposición Final Primera ha incorporado una Disposición adicional octava bis a la Ley 30/1.992, de 26 de noviembre, hoy día modificada por la Ley 39/2.015, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, con la siguiente redacción: "Disposición adicional octava bis.

Procedimiento sancionador en materia de tráfico y seguridad vial. Los procedimientos administrativos para la imposición de sanciones por infracciones

---

<sup>59</sup> Es de suma importancia el recogimiento de quien ostenta la potestad sancionadora, si es una disposición penal o administrativa, si está sometida a una u otra norma reglamentaria, así como quien es el competente, en caso de encontrarnos con una doble tipificación, es decir, vía penal y vía administrativa, estableciendo a tal fin el artículo 2 del RD 320/94 de 25 de febrero, de regulación del Procedimiento Sancionador en Materia de Tráfico, bajo el epígrafe de "denuncias administrativas y jurisdiccionales penales", quien ostenta una y otra.

en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, se regirán por lo dispuesto en su legislación específica y, supletoriamente, por lo dispuesto en esta Ley “En consecuencia, a partir de la plena entrada en vigor de la Ley 18/2.009, 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 en materia sancionadora (BOE nº 283, de 24/11/2.009), los aspectos substantivos de procedimiento determinados en la misma para la tramitación de los expedientes sancionadores por vulneración a lo dispuesto en la misma se regirán, en primer término, por lo dispuesto en su propia Ley sectorial, aplicando únicamente lo dispuesto en la Ley 30/92, de RJAP y PAC hoy en día derogada por la Ley 39 y 40 /2.015, de forma subsidiaria en todo aquello no especificado en la primera, constituyéndose en consecuencia el procedimiento sancionador en materia de tráfico como un procedimiento especial no vinculado rígidamente a lo dispuesto en esta materia por la citada Ley Básica Procedimental.

La necesidad de crear un procedimiento especial que huya de excesos formalistas, facilitando una justicia administrativa rápida y eficaz, se fundamenta en varias razones:

a) Se trata de un procedimiento de carácter masivo, afectado por la existencia en nuestro territorio de más de 30 millones de vehículos, con más de 24 millones de titulares de autorizaciones administrativas para conducir, que anualmente, supone la incoación de entre 15 y 18 millones de expedientes sancionadores<sup>60</sup> por parte de las diferentes Administraciones competentes en la materia.

b) La naturaleza veraz y evidente, que tienen las pruebas existentes de los hechos en este tipo de expedientes; ya sea por la presunción de veracidad existente en la actuación de los propios Agentes Denunciantes, como por la

---

<sup>60</sup> Al tener una regulación expresa, los expedientes instruidos por infracciones de tráfico se han de adecuar al contenido de lo establecido en el RD 320/94 de 25 de febrero, Procedimiento Sancionador en Materia de Tráfico, no obstante, lo no contemplado en el será de aplicación lo dispuesto en el RD 1398/93 de 4 de agosto el cual regula el Ejercicio de la Potestad Sancionadora.

óptima fiabilidad de los aparatos utilizados en la detección de cierto supuestos de infracción, excesos de velocidad, graduación de alcohol en sangre en conductores de vehículos a motor, medición digital de períodos de actividad o descanso en vehículos de transporte, entre otras cuestiones.

c) Diversidad de Autoridades con competencias ejecutivas en materia de tráfico y seguridad vial, que hacen necesaria la limitación de las posibles disfunciones o desequilibrios en el normal funcionamiento de los criterios adoptados en el conocimiento de dichas infracciones en cualquier lugar del Estado, independientemente de la adecuada utilización de las circunstancias agravantes o atenuantes que afecten a cada caso concreto estudiado.

d) Profundizar en la idea de la sanción de tráfico como un elemento de seguridad activa en la conducción, evitando la producción del accidente, y persiguiendo, en consecuencia, el comportamiento infractor que suele precederle (en la mayoría de las situaciones) el propietario, así como a ciertas prevenciones obligadas y típicas de otras normativas, como la de imponer a los titulares de autorizaciones administrativas el encontrarse al día en el cumplimiento de las sanciones acordadas en su contra para poder efectuar cualquier trámite relativo a las mismas.

En relación directa con lo anterior aparecen de forma concreta en la nueva redacción dada al Texto legal, términos y conceptos nuevos como del de conductor habitual, o el de dirección electrónica vial que permitirán, en mayor medida, evitar dudas e incertidumbres en el conocimiento de la identidad de los conductores de los vehículos objeto de denuncia; así como en la acreditación final de las efectivas notificaciones<sup>61</sup> y comunicaciones del procedimiento, respectivamente.

---

<sup>61</sup> Las diferentes notificaciones en referencia con el tema que nos ocupa se efectuará con lo dispuesto en los artículos 62 y 63 de la Ley 30/92 de 26 de noviembre, Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. Los cuales hacen mención al “objeto y plazos y la forma y lugar”, respectivamente, para llevar a cabo las diferentes notificaciones, al efecto.

Dentro ya del propio Título V (Régimen Sancionador) las modificaciones son de escaso calado, salvo la incorporación de algunas conductas que hastaahora no se conformaban como infracción grave, así como la inclusión entre las conductas muy graves la utilización de mecanismos destinados a eludir la vigilancia y control del tráfico.

Aparte de lo anterior, ciertamente una de las modificaciones de mayor entidad ha sido la “homogeneización” de las sanciones a aplicar en excesos de velocidad, independientemente de la Autoridad que vaya a tramitar los expedientes incoados por aquellos, estableciendo cuadros de multa iguales ante un nuevo régimen en la práctica de las notificaciones que existan en el supuesto de infracción idénticos cometidos también en semejantes condiciones y circunstancias.

Ante la configuración de un procedimiento sancionador específico, el “iter” procedimental habrá de ser ligeramente más flexible y rápido, y así, se ha tratado de implantar un procedimiento dual coexistiendo y dando cabida igualmente a expediente, a través de los modernos sistemas telemáticos de comunicación.

El sentido de la circulación, carriles y arcenes, distancia de seguridad, inadecuada estiba de la carga, no uso de dispositivos de aviso de salida de garajes, etc.

A imagen y semejanza de los que se han venido en llamar en el ámbito penal como “juicios rápidos”, se trata de ofrecer al ciudadano, consciente de la comisión de ciertos hechos que supongan infracción, la posibilidad de suscribir un “pacto” con la Administración sancionadora, por el cual, si cumple rápidamente con el castigo impuesto –obteniendo con ello el derecho a una rebaja sustantiva de éste- permitirá la consecución de una celeridad y eficacia del procedimiento punitivo, que mejorará en último término la justicia administrativa vial, debiendo aceptar como contrapartida última la consideración de firme del procedimiento así terminado, sin posibilidad de pretender la alteración del mismo mediante la interposición del oportuno recurso<sup>62</sup>, que en miras de tal pacto o acuerdo, queda cercenada.

---

<sup>62</sup> Los Recursos por infracciones derivadas de los procedimientos sancionadores, se efectuarán de acuerdo con lo depuesto en el artículo 17 del RD. 320/94 de 25 de febrero, del Procedimiento Sancionador en Materia de Recursos. En consonancia con lo dispuesto



De igual modo, y en relación con el nuevo sistema de notificaciones adaptado a la realidad actual, con la creación de la Dirección Electrónica Vial y el Tablón de Edictos de Sanciones de Tráfico, se pretende huir de la presunta garantía formal de que la notificación ha sido correctamente practicada con su publicación en el correspondiente Boletín Oficial (Estatal, autonómico o provincial) y Tablón de Edictos (Anuncios), y se da acogida a la real constancia material de la citada notificación que ha sido oportunamente puesta a disposición de su destinatario por las más modernas vías de realización de tal actuación.

Asimismo da una nueva configuración a las llamadas medidas provisionales destinadas a asegurar el buen fin del procedimiento, y se les une en esta nueva filosofía de evitación de males mayores las llamadas “medidas de garantía de la seguridad vial”, tendentes a evitar, por ejemplo, mediante la prohibición de utilizar el vehículo por parte del conductor infractor que cometió el hecho, en tanto no se dicte resolución definitiva sancionadora en el procedimiento oportuno; que vuelvan a producirse conductas peligrosas repetitivas en parecidas circunstancias a las denunciadas.

Por otro lado, la reforma se completa con una nueva regulación de los requisitos de ejecutividad de las resoluciones sancionadoras, los cuales permiten aquella de forma inmediata una vez comunicada la oportuna sanción al interesado, efecto principal de considerar que dichas resoluciones agotan “abinitio” la vía administrativa, por lo que, desaparece el principal efecto suspensivo del actual recurso de alzada contra las mismas, que es substituido en este ámbito por el recurso potestativo de reposición, todo lo cual va a dotar de una extraordinaria celeridad a todo el proceso, y que igualmente afectará posteriormente a la anotación inmediata de los correspondientes antecedentes, así como al descuento, en su caso, del crédito de puntos afectado por dichas resoluciones firmes.

En suma, se trata de dotar al procedimiento sancionador de una serie de resortes legales que permitan que cierta sensación de impunidad y permisividad contaminen de forma alarmante las políticas de seguridad vial que en estos

---

en el Capítulo II del Título 7º de la Ley 30/92 de 26 de noviembre, LRJAP y PAC. Artículos desde el 107 al 118, inclusive.

últimos años han dado frutos muy esperanzadores en cuanto la evitación de niveles de accidentalidad demasiado elevados así como en la enorme disminución de la mortalidad en el tráfico rodado en nuestro país, no obstante lo cual, y dado que el objeto principal de la Unidad Didáctica en estudio es profundizar en el análisis del Procedimiento Sancionador en materia de tráfico, vamos a continuar la exposición analizando el principal instrumento normativo que, por ahora 2, seguirá rigiendo la tramitación de este tipo de procedimientos, con las debidas actualizaciones y matizaciones.

Mediante el Real Decreto 320/1.994, de 25 de febrero, se aprueba el Reglamento de Procedimiento Sancionador en materia de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (BOE nº 95 de 21 de abril de 1.994), el cual desarrollaba el Título VI del Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, actualmente ubicado en el nuevo Título V de la citada Ley con rúbrica "Régimen Sancionador", tras la última reforma aprobada mediante Ley 18/2.009, de 23 de noviembre, de acuerdo con la habilitación formulada a favor del Gobierno mediante el apartado primero de la Disposición Final del citado Texto Articulado. Podríamos definir el Procedimiento Administrativo como una

"serie de actos emanados de un poder público, y en su caso, también de uno o varios particulares que intervienen como interesados o con otro carácter distinto, y que tiene por finalidad producir, con sometimiento pleno a la Ley y al Derecho, un acto o una norma administrativos, o ejecutar, de esa misma manera un acto ya producido".

En este aspecto, todo procedimiento administrativo funciona dentro de un Sistema (conjunto de elementos recíprocamente dependientes que tiene unas determinadas propiedades que son distintas de las que, a su vez, tiene cada uno de esos elementos), que en nuestra materia a estudiar, supone un desarrollo de actuaciones de tipo lineal que permiten relacionar, pasado, presente y futuro dentro de un mismo supuesto<sup>63</sup>:

---

<sup>63</sup> Es de suma importancia no confundir el plazo de prescripción de la sanción, con el de la infracción, dado que son plazos diferentes y de distinta aplicación teórica y en la práctica. Art. 18 RD 320/94 de 25 de febrero sobre el Procedimiento Sancionador en Materia de Tráfico.

Hasta su próxima modificación derivada de la alteración de la regulación del procedimiento sancionador en su Ley sectorial.

- Si adoptamos una medida cautelar, para paralizar la eficacia futura de la resolución que, previsiblemente, pondrá fin al procedimiento, plantearemos una actuación del futuro en el presente.

- Si se procede a la anulación de actuaciones por defecto de forma, o, pronunciándonos sobre el fondo del asunto, anulando, confirmando o modificando el acto, realizaremos una actuación del presente que afectará al pasado.

- Si observamos un vicio insubsanable cometido en su día, afectando a todas las actuaciones posteriores que procedieran de aquel por causa directa, nos encontraríamos con una actuación del pasado que afectaría gravemente al futuro.

Hay varias clasificaciones de tipos de procedimiento:

- formalizados (con tramitación preestablecida) y no formalizados
- generales o comunes y especiales
- lineales y triangulares
- interdependientes, revisorías, de ejecución, de facilitación e integrados
- bifásicos o complejos

No obstante, lo verdaderamente importante es saber distinguir la diferencia entre el procedimiento en sí (definido en general como una serie de actos), y el expediente de referencia de aquel, que es la materialización del propio procedimiento, compuesto por el cuerpo de escritos o de otros documentos que reflejan o representan el desenvolvimiento de las distintas actividades que tienen lugar a lo largo del procedimiento administrativo.

De igual modo, es fundamental comprender que todo procedimiento, y en particular el sancionador, ha de responder con igual prestancia a una serie de garantías constitucionales:

- que el órgano ante el que se ha de tramitar el procedimiento goce de unas garantías mínimas de objetividad, independencia e imparcialidad.
- que exista posibilidad de defensa efectiva de todos los interesados.
- que la terminación del mismo se produzca en un plazo razonable.
- que exista una delimitación clara y objetiva de los diversos órganos competentes para instruir y decidir el citado procedimiento.

Aunque no existe en nuestro Ordenamiento Jurídico una definición del procedimiento administrativo, en una STC de 29 de noviembre de 1988, se define como *“la forma de llevar a cabo conforme a Derecho la actividad de la Administración”*.

En algunos ordenamientos jurídicos extranjeros, como el portugués, se ha definido como la sucesión ordenada de actos y formalidades encaminadas a la formación y manifestación de la voluntad de la Administración Pública o a su ejecución.

Doctrinalmente el procedimiento sancionador ha sido considerado como aquel que tiene por objeto verificar si se ha cometido una trasgresión jurídico-administrativa, para la que se haya previsto una sanción y, en consecuencia, imponer o no ésta.

Por otra parte, las formalidades establecidas en todo procedimiento tienen un carácter esencial, y han de cumplirse estrictamente (STS 9-4-1985). El artículo 3.4 del RD 1398/93, dispone que cada procedimiento sancionador se formalizará sistemáticamente, incorporando sucesiva y ordenadamente los documentos, testimonios, actuaciones, actos administrativos, notificaciones y demás diligencias que vayan apareciendo o se vayan realizando.

El fin del procedimiento administrativo es la garantía de los derechos de los administrados particulares, o en terminología de la ya derogada Ley 30/92 de los ciudadanos, hoy en día regulado ello por la Ley 39 y 40 / 2.015. El valor de la institución procedimental en el sistema jurídico-administrativo español ha permitido a la doctrina especializada reconocerle un doble sentido: por un lado, el procedimiento es una institución al servicio de la garantía de los derechos e intereses de los administrados y, por otro, es mecanismo de participación de los ciudadanos y de las instancias interesadas, para configurar el interés general en sede administrativa.

#### 1.1. DOBLE FINALIDAD DEL PROCEDIMIENTO

El procedimiento administrativo, cumple una doble finalidad: servir de garantía de los derechos individuales, por otra parte, servir también de garantía de orden de la Administración, así como de justicia y acierto en sus resoluciones. En relación con esta materia, la Base Novena de la Ley de Bases 18/89, de Tráfico y Seguridad Vial, determinó en el Texto articulado que se regularían las especialidades tendentes a garantizar la celeridad y sumariedad del procedimiento administrativo sancionador, sin detrimento de las garantías individuales.

No obstante, existe una diferencia entre el proceso judicial y un procedimiento administrativo sancionador, que impide una traslación mimética de las garantías de aquel a éste (STC 15-11-1990).

En la actualidad existe un proceso de simplificación procedimental, que procura reducir la enorme cantidad de tramitaciones superfluas que limitan la agilidad y rapidez en las relaciones entre la Administración y los ciudadanos, habiéndose creado, mediante RD 670/99, de 23 de abril, la Comisión Interministerial de Simplificación Administrativa para llevar a cabo este cometido. 1.1. RD. 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.

La necesidad de simplificar los procedimientos y en particular el sancionador, determinó que fuera aprobado un nuevo Reglamento Sancionador en materia de tráfico que, respetando los derechos de los ciudadanos, permitiera

esa tramitación procedimental rápida y eficaz que ayudase en el fin social último: la seguridad vial; en consecuencia, no está de más analizar siquiera de forma somera lo actualmente dispuesto en el mismo.

## 1.2. ESTRUCTURA DEL PROCEDIMIENTO SANCIONADOR

El Reglamento entró en vigor el día 12 de mayo de 1994<sup>64</sup>, aunque ha sufrido algunas modificaciones, como el RD.320794 de 27 de febrero, o el 318/03, entre otros. Pero igualmente, se encuentra estructurado en 21 artículos, que son:

- “1. Ámbito de Aplicación.*
- 2. Actuaciones administrativas y jurisdiccionales penales.*
- 3. Incoación del Procedimiento.*
- 4. Denuncias de carácter voluntario y obligatorio.*
- 5. Contenido de las denuncias.*
- 6. Requisitos de las denuncias de carácter obligatorio por hechos de circulación.*
- 7. Requisitos de las denuncias de carácter voluntario por hechos de circulación.*
- 8. Requisitos de las denuncias por hechos ajenos a la circulación.*
- 9. Tramitación de Denuncias.*

*Y pese a que, lamentablemente, no se ha podido cumplir en el plazo de 6 meses desde la publicación en el BOE de la nueva Ley 18/2009, de noviembre, la nueva redacción del Reglamento para desarrollar lo dispuesto en dicha Ley en materia de procedimiento sancionador.*

- 10. Notificación de Denuncias.*

---

<sup>64</sup> Ha sido reformado con posterioridad en varias ocasiones, siendo una de las últimas la del RD 318/03 de 25 de julio y con posterioridad con la LEY 18/2009 de 23 de noviembre. Afectando a la tramitación del Procedimiento Sancionado en varios aspectos de su contenido.

11. *Domicilio de Notificaciones.*
12. *Instrucción del Procedimiento.*
13. *Período de Prueba.*
14. *Presunción de veracidad de las denuncias efectuadas por los agentes de la Autoridad.*
15. *Resolución.*
16. *Caducidad.*
17. *Recursos.*
18. *Prescripción.*
19. *Anotación de las sanciones graves y muy graves.*
20. *Ejecución de las sanciones.*
21. *Cobro de multas”.*

### 1.3. EXAMEN SUPERFICIAL DEL ARTICULADO

Salta a la vista tras el examen superficial de los preceptos anteriormente mencionados que, de las tres grandes fases del procedimiento que la mayoría de los autores administrativistas sostienen como esenciales (iniciación, instrucción y resolución), y dejando aparte la también suficiente entidad jurídica existente para las dos no mencionadas (Ordenación y Ejecución), es la Fase Inicial la que acapara claramente la mayor parte del articulado del Reglamento (desde el 3 al 11, inclusive), dejando para el resto del procedimiento 3 y 4 artículos respectivamente.

### 1.4. REFORMA OPERADA EN EL PROCEDIMIENTO SANCIONADOR

En todo caso, y, a la vista de la importante reforma operada en el procedimiento sancionador establecido en la nueva redacción dada al Título V del Texto Articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, mediante la Ley 18/2.009, de 23 de noviembre, es conveniente subrayar que, aparte del mantenimiento de la suma importancia que tiene la Fase

de la Iniciación en el nuevo procedimiento tipo establecido en dicha norma (con la importante incorporación de la Duplicidad de Procedimientos,

Abreviado<sup>65</sup> y Ordinario, con importantes efectos terminadores del procedimiento, aún sin la concurrencia de resolución sancionadora expresa), lógicamente el actual contenido de lo dispuesto a estos efectos en el actual Reglamento del Procedimiento Sancionador en materia de tráfico tendrá que verse profundamente alterado a la vista de lo dispuesto en la citada modificación de la LTSV, no obstante lo cual, dado que igualmente la Disposición Transitoria

Primera de dicha reforma Legal establece que los procedimientos iniciados hasta ese momento (25 de mayo de 2.010) mantendrán el procedimiento vigente cuando fueron iniciados, ello ha permitido un cierto retraso que facilitará la aplicación de las nuevas reglas para que no colisionen con el sistema consolidado de regulaciones precedentes.

En consecuencia, y antes de ocuparnos de la actual Fase Inicial del Procedimiento Sancionador, es necesario comentar el alcance de las Actuaciones Previas, que son semejantes a la Información Previa o Reservada, cuya práctica se aconsejaba por razones de prudencia. Estas actuaciones Previas no forman parte del procedimiento sancionador, sino que son un antecedente que la Ley faculta a la Administración para llevar a cabo y a la vista de lo actuado, acordar lo procedente. Debido a su carácter facultativo, su omisión no constituye un vicio del procedimiento y dado su carácter reservado no interrumpirán el plazo de prescripción (STS 22-2-1985 Ar.502), regula la comunicación del resultado de la inspección por medios telemáticos.

Como ha quedado patente mediante el desarrollo del estudio de la parte del presente trabajo, la relevancia del Tráfico y de la Seguridad Vial, constituyen un capítulo de primordial importancia en las sociedades actuales, el número de accidentes, con resultados de heridos, fallecidos y la tragedia que hay detrás de cada uno de ellos, representa detrás de la frialdad de las cifras y estadísticas que a través de los medios de comunicación social vemos reflejada, semana tras

---

<sup>65</sup> La doctrina Científica ha criticado la posibilidad de que se le hayan podido restar garantías a los ciudadanos al recurrir los procedimientos sancionadores. Dado que al hacerlo pierden las bonificaciones que se establecen en la actualidad y reglamentariamente, mientras que, al pagar sin recurrir, se bonifica.



semana, como simples datos anecdóticos, unos datos objetivos reales y patentes, que tienen que hacernos más sensible al problema que representa esta materia.

Por parte de las diferentes Administraciones<sup>66</sup>, se deben de aunar esfuerzos para tratar de reducir el número de siniestralidad, la mejora en las infraestructuras, en especial de las carreteras, una adecuada señalización vial, renovable cuando las circunstancias lo requieran, una mentalidad pública del problema tan grave que representa esta parcela, así como una legislación adecuada a las características del momento, debe de ir enfocado, todo ello en su conjunto, en la medida de las posibilidades de cada cual, a una protección primaria, de base, con conciencia desde la edad escolar, transmitida generación, tras generación y con una sensibilidad cada vez en aumento, para que este reto sea algo más que una mera carga social y un conjunto de intenciones, sin resultados.

A la vez que estos objetivos perseguidos son lo que debemos tener presentes, tenemos la obligación de asumir un conjunto de responsabilidades, desde la esfera de todos los que conformamos la sociedad actual, cada uno desde su perspectiva, para paliar conductas de índole delictiva que pueden quedar enmascaradas, conductas como conducciones temerarias, negligentes, irresponsables y que ponen en peligro al resto de los usuarios y ocupantes de las vías públicas en general, bien desde el plano de conductor, como de pasajero o como peatón, dado que todos somos personas y que como hemos dejado sentado, detrás de cada accidente esconde una tragedia, social y personal.

Por otro lado, la crisis actual, está viendo incrementadas conductas que, con la finalidad de lucro, intentar aprovechar la materia del tráfico y la circulación vial, para cobrar indemnizaciones por parte de las Compañías aseguradoras y de responsabilidad de daños a terceros. Profesionales de diferentes ramas, como médicos, abogados, fisioterapeuta, rehabilitadores etc. Pueden alterar la verdadera naturaleza de las consecuencias derivadas de los

---

<sup>66</sup> Dado que según la Ley 30/92 de 26 de noviembre, modificada por la Ley 10/99, y hoy derogada por la Ley 39 y 40 / 2.015, establece la regulación del ámbito de aplicación de la Ley se efectuará a todas y cada una de las diferentes Administraciones públicas, con independencia de cuál sea su ámbito de aplicación, es decir, local, autonómico o estatal.

citados accidentes, para aumentar las cantidades indemnizatorias correspondientes.

Sin duda la materia del Derecho, en sus diferentes variantes y ramas, tiene una gran aplicación teórico práctica en la materia del Tráfico y la Circulación de Vehículos a motor y Vial. Hemos podido comprobar, como en la materia impartida por los docentes de esta Universidad Católica<sup>67</sup>, han marcado un aire impregnado de aplicación directa en este campo, como el desarrollo de las relaciones contractuales y extracontractuales, quedan de manifiesto en las compraventas de automóviles, las transacciones comerciales, los transportes y en un sinnúmero de ejemplos prácticos de aplicación directa.

Los accidentes en el ámbito laboral, conduciendo y viéndose implicados vehículos, en el horario de<sup>68</sup> trabajo y de las relaciones laborales, la aplicación de las cuestiones de índole mercantil en la rama de la automoción, civil, laboral, contencioso administrativa, el desarrollo del proceso penal, los trámites jurisdiccionales en el marco de los sumarios, los recursos administrativos y jurisdiccionales penales, los supuestos de ámbito internacional, dada la movilidad actual de los vehículos en los espacios de los diferentes países y las relaciones cada vez más fluidas en el ámbito empresarial en especial en la U.E. La tributación de impuestos por parte de todo el entramado ligado a esta rama y, en definitiva, en todas y cada una de las parcelas que representa el Derecho en la actualidad.

Como marcan los modernos métodos didácticos y de docencia, toda esta teoría impartida, de poco valdría si no fuese acompañada de una perspectiva práctica, así se pueden plantear cuestiones que aun siendo, una persona puesta en Leyes, pueden llegar a plantearle dudas, cuestiones que a diario se nos

---

<sup>67</sup> La Universidad Católica San Antonio, sita en Guadalupe Murcia, ha incluido las titulaciones más vanguardistas y se encuentra al frente del sistema educativo español, con programas, Títulos Propios, Grados, Master, Doctorados y Cursos y titulaciones en general de variada aplicación docente, que de una manera u otra, han sabido adaptarse a las necesidades formativas de nuestros tiempos.

pueden presentar a pie de calle y que nos pueden ocurrir a todos los que circulamos por las vías públicas, circunstancias como las siguientes:

- ¿Quién es el responsable de una infracción relativa a la documentación del vehículo? El conductor o el **titular del mismo**.

- Quien es el competente para sancionar una propuesta de denuncia ocurrida en una vía pública urbana, como es el caso de un aparcamiento. **El Alcalde** o el Jefe Provincial de Tráfico.

- Si una persona conduce un vehículo cuyo seguro estuviese caducado, es constitutivo de infracción penal o **administrativa**.

- Si como resultado de un accidente ocurrido en el centro de la ciudad, mueren tres personas, quien confecciona el Atestado. La Guardia Civil o la Policía Local o Autonómica en su caso.

- Es obligatorio el someterse a la prueba de detección alcohólica si se conduce una bicicleta, implicada en un accidente. No o **sí**.

- Quien responde en caso de haber duda con respecto a una denuncia de radar, por exceso de velocidad, que se le puso en su día (no notificada en el acto), a un conductor de una empresa, con 30 empleados, de los que todos pueden coger el citado coche y que no dejó constancia de quien conducía. **El empresario** o el conductor.

- Si un súbdito inglés llevando su coche de su país, colisiona en el centro de la Manga del Mar Menor, con un español que lleva un coche con matrícula de Marruecos, no portando ninguno de ellos seguro en vigor, el español carece de Permiso de Conducir de la clase B, pero tiene Permiso de la clase M, y la ITV caducada, quien debe confeccionar las

diligencias, Guardia Civil o **Policía Local** y es delito o **falta administrativa**.

Estas cuestiones<sup>69</sup> y muchísimas más, son sólo un pequeño ejemplo del amplio abanico de posibilidades que se pueden plantear en el desarrollo del tráfico y la circulación vial. El estar preparado ante este tema tan relevante, es útil y necesario, para una persona que se precie en ser conocedor de la materia del tráfico. Y sobre todo que se le presuponga el ser un buen profesional en la materia del tráfico y la seguridad vial.

---

<sup>69</sup> Las referencias y supuestos prácticos son de origen propio del autor del presente trabajo, cuya respuesta correcta figura en negrita para una mejor comprensión del lector. Se trata de ejemplos prácticos de origen real.

**IX**

**CIFRAS ALARMANTES DE  
MUERTOS Y HERIDOS  
COMO CONSECUENCIA DE  
LOS ACCIDENTES DE  
TRÁFICO**



## **IX. CIFRAS ALARMANTES DE MUERTOS Y HERIDOS COMO CONSECUENCIA DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO**

Como resultado de los accidentes de tráfico, las cifras son claras y hablan por sí solas, un millón doscientos mil muertos, al año en el mundo. A esto hay que añadir entre veinte y treinta millones de heridos en este mismo periodo.

El año pasado, es decir, durante 2.013, se produjeron en España, mil seiscientos cuarenta fallecidos como consecuencia de los 70 accidentes de tráfico. De nuevo a esta cifra hay que añadir seis mil heridos en este mismo período.

En lo que va de año<sup>71</sup>, nada más en Murcia y a día de hoy, las carreteras ya se han cobrado 53 víctimas mortales, de las cuales 13 de ellas han sido en vías urbanas y 40 en vías interurbanas.

Por parte de la Delegación de Gobierno, se han publicado las estadísticas de la DGT en su delegación en la materia en la JPT de Murcia, con referencia a los datos estadísticos de accidentes ocurridos en la región correspondientes al año 2.014 y un anuncio publicado en el Periódico de la Opinión de Murcia en fecha de sábado día 3 de enero de 2.015, se hacen públicos los siguientes datos:

---

<sup>70</sup> Estas cifras han sido emitidas por TV, en directo, Canal de noticias 24 h. día 16-11-14 a las 18'30 h. En el Trabajo Fin de Grado, presentado por el que suscribe, en fecha de 7 de junio de 2.013, bajo el Título "Aproximación Crítica a la Regulación del Tráfico", en su página 20, hace mención a otras cifras relacionadas con los accidentes, como que "desde finales del Siglo XIX, hasta la actualidad, cerca de 45 millones de personas han perdido la vida en accidentes de tráfico en todo el mundo, existiendo cerca de 2000 millones de personas que ha resultado heridas de distinta consideración. La propia Organización Mundial de la Salud ha cifrado en millón y medio el número anual de víctimas mortales en todo el mundo por causa de los accidentes de tráfico.

<sup>71</sup> Datos publicados en el Periódico de La Opinión de Murcia, el día 18 de noviembre de 2.014, en su página 15. Donde además se hace mención a que El Delegado de Gobierno de esta C.A. junto con la Jefatura Provincial de Tráfico de Murcia, Dña. Virginia Jerez, estuvieron presentes en un acto en la localidad de Bullas, como recuerdo de las 14 víctimas mortales del accidente ocurrido el pasado día 8 de noviembre de 2.014.

*“Durante el año 2.014, se ha cerrado con el 18% más de víctimas en accidentes de tráfico, en las carreteras murcianas, son datos alterados por los 14 fallecidos en el accidente de autobús de la Venta del Olivo. Por ello han sido 9 más los fallecidos del año 2.014 con respecto al año 2.013, (59 frente a 50). Mientras los accidentes de turismos y bicicletas han sido menores que en el año 2.013, se ha producido un aumento importante de víctimas en siniestros protagonizados por ciclomotores y autobuses.*

*A lo largo del año pasado se produjeron 46 accidentes con víctimas mortales en carreteras y vías urbanas, tres menos que los ocurridos el año anterior, si bien la cifra de fallecidos ha sido mayor según el balance.*

*Se ha constatado que la mortalidad por accidentes disminuye durante el mes de marzo, abril, julio y octubre pasando de 10 víctimas mortales en el año 2.013 a 0 en el año 2.014. Mientras se incrementa en el resto de meses, destacando el mes de octubre, con 17 víctimas mortales.*

*Además, la región de Murcia registró un aumento del 36'36% de víctimas mortales, durante los fines de semana, durante el año 2.014, donde fallecieron 30 personas, frente a los 22 fallecidos del año 2.013. El resto de la semana aumenta el 3'57% al pasar de 28 en el año 2.013 a 29 en el año 2.014. Igualmente, nuestra región ha experimentado un aumento del 63,63% de víctimas mortales en accidentes ocurridos en sábado, con respecto al año 2.013, pasando de 11 a 18 víctimas durante el año 2.014, es decir 7 víctimas más.*

*En el año 2.014 han muerto 28 víctimas vulnerables, tres de ellos ciclistas, siete ciclomotoristas, nueve motoristas y nueve peatones, lo que suponen un 47,45%, mientras que en el año 2.013 murieron 27 personas de las denominadas vulnerables.*

*Se constata un descenso de víctimas mortales, durante el año 2.014, en turismos (-42,1 %) y bicicletas (40%), y el también importante aumento en ciclomotores (+133,33%) y en autobús, donde este año han fallecido 14 personas frente a ningún fallecido en el año 2.013. (este dato es debido al accidente de Venta del Olivo, donde fallecieron 14 personas en accidente de autobús).*

*En el año 2.014 aumentaron el 116,6 las víctimas mortales en vías de titularidad estatal; el 17,4 % en vías de titularidad autonómica; y el 6,66% en vías de titularidad municipal.*



*En este registro aumentaron las víctimas mortales en un 22,85%, en vías interurbanas, pasando de 35 fallecidos en el año 2.013 a 43 en el año 2.014. En vías urbanas también se ha producido un aumento del 6'66%, en estas vías de titularidad municipal, pasando de 15 a 16 fallecidos.*

*La región de Murcia ha experimentado en el año 2.014 una disminución de accidentes con resultado de fallecidos entre los más jóvenes, destacando la reducción del 61% de víctimas mortales en la franja de edad de 21 a 30 años, al pasar de 13 en el año 2.013 a 5 en 2.014, es decir, 8 víctimas menos. Además, aumentó la franja de edad de 41 a 60 años, con 24 víctimas mortales, frente a las 17 del año 2.013 y sobre todo entre los más mayores, donde han fallecido 18 víctimas de más de 61 años, frente a los 8 fallecidos del año 2.013.*

*Durante el año 2.014 fallecieron los mismos conductores, con 31 víctimas, igual que el año 2.013.*

*En cambio, aumentaron las víctimas que eran usuarios, con un 111%. En cuanto a peatones atropellados, se han registrado uno menos que en el año 2.013, suponiendo una reducción del 10%. En relación al perfil de las víctimas, se registró un descenso del 5,12 % en víctimas de sexo masculino, aumentando un 100% en víctimas de sexo femenino. En total en el año 2014 hubo 813 accidentes con víctimas ,51 menos que en el año 2013 (5'90%), así como 175 heridos hospitalizados, cinco más que en el año 2013 (+ 2,94 %), y 1.175 heridos leves, 29 más que en el año anterior (+2,53%)”.*

En el trabajo que el que suscribe presentó este año pasado, como 72TFG, en esta Universidad Católica San Antonio, iba dirigido sobre este tema y en el mismo ya se mencionó la evolución del tráfico, experimentada en el plano legislativo por el tráfico viario en nuestro Ordenamiento Jurídico, los organismos competentes en esta materia, las asignaciones y programas de intervención de estos, la investigación de accidentes y un repaso en los delitos enmarcados dentro de esta materia.

---

<sup>72</sup> Datos concernientes a este tema y a las cifras descritas constan en el Trabajo Fin de Grado de Derecho de la Facultad de Ciencias Jurídicas de la UCAM, titulado “Comentario crítico sobre el Tráfico Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial”.

Pero el esfuerzo en este ámbito, para tratar de paliar los resultados de estas alarmantes cifras de muertos y heridos debe de ser de todos, con una "prevención primaria"<sup>73</sup>, por ello desde los más pequeños, al iniciarse como estudiantes<sup>74</sup>, hasta los más consagrados universitarios, deberían de estudiar la evolución, desarrollo, consecuencias y datos necesarios para prevenir las fatales consecuencias de los accidentes de tráfico. Es curioso que carreras y titulaciones universitarias como la Licenciatura de Criminología o el Grado de Derecho, e incluso otras de perspectiva social relevante y contemporánea, no contengan ninguna asignatura sobre este tema tan importante y los temas tratados sobre este fenómeno sean superficiales y sin una valoración docente adecuada, dada su trascendencia.

Las modernas Políticas Sociales, de todos los países deberían de dar el enfoque y la importancia que merece la materia y así, aunar esfuerzos para paliar las alarmantes cifras de heridos y muertos que rodean el fenómeno del tráfico y la seguridad vial.

El presente trabajo va enfocado al estudio de la materia, la formación y desarrollo práctico de los que en un futuro puedan adoptar medidas al respecto, la preparación de las oposiciones relacionadas con el tema, ya que el acceso de estos futuros profesionales puede ayudar a mejorar la seguridad vial. La regulación e integración dentro de las Administraciones Públicas de los funcionarios que deben de controlar el fenómeno y la evolución tan considerable que está experimentado, el mundo de la automoción, en el desarrollo de nuestra sociedad, su formación, preparación y estudio puede ayudar a conocer más y

---

<sup>73</sup> La moderna Criminología, establece como prevención primaria, la dirigida a paliar los índices de una cuestión del conflicto, desde su estudio en la escuela y desde los primeros momentos, desde la concienciación, educación en valores y potenciación de la generalización del colectivo social.

<sup>74</sup> "Según un estudio realizado en el año 2009, por ATTITUDES, un 70% de los estudiantes de primaria, no va sólo nunca al colegio, por lo que desde la DGT se está promoviendo el uso de caminos escolares seguros para la movilidad urbana a pie, en bicicleta o en transporte público, dejando así los vehículos privados para su uso eventual. El objetivo es conseguir una movilidad sostenible, favoreciendo y fomentando el uso de itinerarios básicos y seguros". Periódico de la Opinión de Murcia, pagina 14, sábado día 22-11-14.

mejor el fenómeno de la circulación vial y sus componentes y así poder intervenir para prevenir sus graves y nefastos resultados.

Accidentes como el ocurrido el pasado día 8 de noviembre de 2014, en el que en nuestra C.A.<sup>75</sup> murieron 14 personas en accidente de autobús, nos advierten de que todos podemos formar parte de estas alarmantes cifras. Cada semana se publican cifras que aunque nos parezcan frías al ser oídas, arrojan y reflejan una tragedia familiar detrás de cada accidente<sup>76</sup>.

Nadie debe de permanecer ajeno, todos debemos de colaborar y cada uno desde el puesto que ocupamos en la sociedad, poder apoyar, intervenir, brindar los medios y poner lo que podamos y tengamos de nuestra parte, para tratar de modificar estas cifras tan relevantes e inquietantes. Debemos pensar que algún día, “Dios no lo quiera”, nos puede tocar a nosotros o a alguien de nuestro entorno.

Habría que estudiar el cómo mejorar las infraestructuras, las medidas de acción social, la legislación sobre el tema, la preparación de los profesionales que deben de actuar en estos casos y una larga lista de cuestiones que puedan ayudar a bajar estos resultados de la siniestralidad existente y llegando el caso, en un futuro a su erradicación, o más en contacto con la realidad, el llevarnos con las medidas correctoras a cifras mínimas, como sería lo deseable.

Para ello cualquier información y formación es poca, hay que estar preparados y afrontar el tema con compromiso y el rigor que ello merece. Tantas familias destrozadas por la tragedia<sup>77</sup>, merecen la pena, y pobre de aquellos que

---

<sup>75</sup> Según el periódico de la Opinión de Murcia, en su edición del día 15 de noviembre de 2014, publica en su pag. 13 “que, se recurrirá a un peritaje externo para determinar la causa del accidente de Cieza”. Ello al desconocer, varios días después del suceso, si el resultado del citado accidente se debe a un fallo humano o mecánico.

<sup>76</sup>-STT 4436/2014 ECLI : ES TS: 2.014. En base a la doctrina jurisprudencial sentada en la presente Sentencia, se declara en la obligación de hacerse a cargo de la Compañía Aseguradora demandada, en el caso de un accidente con resultados de heridos y/o fallecidos, de la cuantía de los gastos médicos, hospitalarios, ortopédicos, farmacéuticos, de rehabilitación de análoga consideración, que se hayan generado a causa del siniestro.

<sup>77</sup> Noticias tan tristes como esta se suceden en los medios de comunicación social del momento, Domingo 23 de noviembre de 2014, Periódico de La Opinión de Murcia,

subestimen la cuestión, porque los que lo hacen, no saben lo que se sufre cuando uno está inmerso en esta situación.

---

página 35, "Mueren en Toledo tres menores atropelladas por un conductor ebrio. Otro joven de 17 años se encuentra ingresado en la UVI, con múltiples fracturas por todo el cuerpo. El municipio toledano de Fuente Salida, se despertó ayer con la triste noticia de la muerte de tres de sus paisanas, tres niñas de 12,15 y 16 años, atropelladas por un joven de 30 que circulaba en estado ebrio. El suceso ocurrió a las 7'25 h. de la mañana, en la carretera que une las localidades de Torrijos y Fuente Salida, km 3.200, de la Carretera TO 3927.

**X**

**PREPARACIÓN Y ACCESO A  
OPOSICIONES. TEMARIO  
RELACIONADO CON EL  
TRÁFICO Y LA SEGURIDAD  
VIAL**



## **X. PREPARACIÓN Y ACCESO A OPOSICIONES. TEMARIO RELACIONADO CON EL TRÁFICO Y LA SEGURIDAD VIAL**

Como veterano preparador de opositores a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, en especial al <sup>78</sup>Cuerpo de la Policía Local, con más de dos décadas de dedicación a ese menester y desarrollando siempre de una manera u otra cuestiones relacionadas con el tráfico circulación de vehículos a motor y seguridad vial, podemos apuntar varias cuestiones en este apartado , que de alguna manera, puedan orientar a futuros aspirantes a las oposiciones y plazas ,cuando sean convocadas por los diferentes Ayuntamientos, Comunidades Autónomas y Administración Central, así como algunas características comunes a estas Administraciones que tengan que convocarlas de cara al futuro, para que a la larga no se les revuelva en contra y ello les suponga futuros quebraderos de cabeza.

De igual manera el tener ya unos cuantos años de servicio<sup>79</sup>, concretamente

---

<sup>78</sup> El acceso del que suscribe a la Policía Local del Molina de Segura, se produjo el día 20-07-1990, pasando por las diferentes escalas hasta desempeñar el actual cargo de Sargento Jefe del Cuartel de la Policía Local de esta localidad, ubicado en la Entidad Urbanística de la Alcayna, la mayoría de las funciones realizadas han sido las relacionadas con la materia del tráfico circulación de vehículos a motor y seguridad vial. El desempeño de la docencia en el marco de la preparación de opositores se prolonga ya casi veinte años, habiendo accedido con la preparación integral a los diferentes cuerpos un número significativo de agentes , tanto en la Guardia Civil, como en la Policía Nacional y en las Policías Locales de diferentes municipios, tanto de esta como de otras C.C.A.A. Siendo muchos de estos agentes destinados a labores propias del desempeño de la función de regulación, control y confección de diligencias por cuestiones relativas al tráfico ,circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

<sup>79</sup>1- STS 4477/14 ECLI:ES:TS.2014:4477. La presente Sentencia, La Sala de lo Social, pone de manifiesto que la antigüedad se computa desde el momento de la primera contratación, dejando anulados cualquier intento, por parte de la empresa contratante, de contratación fraudulenta, para hacer desaparecer la antigüedad antes aludida.

más de un cuarto de siglo, permite que desde la perspectiva de la experiencia, se pueda ver claramente la evolución del fenómeno de la circulación, visto desde dentro de un cuerpo policial tan cercano al fenómeno del tráfico y la seguridad vial, como el caso que nos ocupa, y que así, desde este pasado por ese periodo nos permita visualizar una trayectoria comparativa desde donde estábamos y hacia donde vamos. Por ello vamos a entrar a plantearnos cuestiones sobre este tema y ver así lo cambiante en algunos aspectos como, los que a continuación se relatan.

### 1. EL PERFIL DEL OPOSITOR

El perfil del opositor ha ido cambiando durante estas últimas dos o tres décadas, en especial en las plantillas de la policía local, se oía decir a los más veteranos que habían entrado antaño, la forma en que lo habían conseguido, es decir, o bien porque alguno de los gobernantes del momento se lo habían propuesto, a dedo, y por supuesto sin opositar, o bien porque le habían dicho quieres trabajar como funcionario de la policía local, pues si es así, mañana te vienes y entras a tal hora. Y así de fácil, habían firmado su orden de ingreso en el Cuerpo policial, hasta su jubilación.

Con posterioridad y sobre los años 70, se requirió el Certificado de Estudios y con este era suficiente, con este Certificado de Estudios Primarios se podía opositar y acceder a las plazas, en concreto de policías locales. No había una regulación al respecto y la normativa de ámbito estatal estaba orientada a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad<sup>80</sup> de ámbito nacional, es decir Guardia Civil y Policía Nacional.

### 2. EVOLUCIÓN EN EL TIEMPO

No obstante, en los años 80 y dentro del marco legislativo de nuestra Comunidad Autónoma, se publicó la Ley 4/81 de 11 de julio, de Coordinación de

---

<sup>80</sup> La regulación de la Ley 2/86 de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, establece el régimen de competencias tanto para las FCSE, como de las Policías Autonómicas y el de las Policías Locales, en la materia, que como es lógico destaca la relacionada con el tráfico viario.



las Policías Locales en la Región de Murcia, aunque se introdujeron cambios novedosos, en la materia, la regulación existente iba a seguir en consonancia con lo determinado en la Ley 2/86 de 13 de marzo, Ley de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, norma esta, como es sabido de ámbito estatal.

Para el acceso iba a ser necesario haber obtenido el Graduado Escolar. El tener que superar un temario equivalente a unos 20 temas de contenido variado, en el orden del Tráfico Vial, materia penal, administrativa y procesal.

No obstante y a pesar de esta nueva regulación ,se crearon en esa época plazas de auxiliares y en otros municipios de <sup>81</sup>Guardia Rural, aunomitiendo algunos de los requisitos de la hoy derogada Ley de Coordinación de Policías Locales en la Región de Murcia, Ley 4/81, pero su denominación no pudo ser la de policía local , por lo que tuvieron que llamarlos “ Auxiliares o Guardia Rurales”, hasta su extinción, quedando pues integrados en este figura , que a pesar de no estar muy clara dentro del propio marco de regulación legislativa, podría haber lagunas que permitieran su creación.

Los gobernantes del momento se empeñaban en seguir metiendo a personas conocidas, del partido gobernante y a dedo, por encima de personas posiblemente válidas y preparadas para el ejercicio de la profesión.

### 3. PLAZAS CONVOCADAS

Las oposiciones en este periodo eran muy distantes en el tiempo, y las plazas ofertadas con una limitación cuantitativa considerable.

En muchos municipios el sueldo que iba a percibir el funcionario de policía local, al entrar estaba muy por debajo de los salarios que se percibía por la realización de cualquier otra actividad comercial, o trabajo remunerado en la calle, por lo que hacía que el opositor mirará y valorará más la motivación vocacional que el dinero a percibir o la estabilidad laboral, en aquel momento.

---

<sup>81</sup>La denominación de Guardia Rural, ha quedado derogada, por lo que según la actual regulación todas las especialidades quedarán integradas en un Cuerpo de Policía Local único, sin perjuicio de las diferentes Unidades especializadas que puedan existir dentro de las mismas Ley 4/98 de 22 de julio, Ley de Coordinación de las Policías Locales en la Región de Murcia.

Por lo que el acceder a como policía<sup>82</sup>, no era una figura atractiva, el portar un arma y el tener que enfrentarte en cuestiones vecinales y a personas que como residentes de ese municipio conocías, o a delincuentes comunes, no era del agrado de todos. Había que tener ciertamente vocación, eso que hoy día se ha perdido casi por completo, mirando más el tener un puesto de trabajo estable seguro y duradero y la nómina al final del mes asegurada.

En esta época la mayoría de plazas eran cubiertas por jóvenes residentes en el municipio donde se iba a prestar posteriormente servicio. Era necesario tener buena reputación social y se solía preguntar sobre su conducta con respecto al resto de la población, en especial a vecinos. Es decir, que fueran trabajadores, honrados, y siguieran una línea recta y de ética en su conducta, o más o menos que se pudieran integrar dentro de en esos términos.

#### 4. PREPARACIÓN TEÓRICA

La preparación teórica era de lo más limitado, había muy pocas Academias y formadores preparados y los que había estaban en las grandes ciudades. Algún que otro funcionario, te podía conseguir algunos temas y así el poder probar suerte. Las pruebas físicas marcaron un antes y un después, eso de tener que correr, saltar y nadar, no estaba al alcance de todos y había que esforzarse ,cosa que era de un sacrificio especial, para aquellos opositores que de una manera u otra estaban predestinados a entrar , por condiciones de apego, compromiso , participación o creencias, en definitiva por el conocido método del enchufismo, porque eso sí, era muy importante ser o tener afinidad con el partido político gobernante y tener amigos entre los <sup>83</sup>funcionarios y Autoridades del

---

<sup>82</sup> El procedimiento de acceso a las plazas de Policía Local, está actualmente regulado mediante lo dispuesto en la Ley 4/98 de 22 de julio de Coordinación de las Policías Locales en la Región de Murcia, la cual derogó a la anterior regulación que ofrecía la Ley 5/88 de 11 de julio , siguiendo el mandato del artículo 149-1,29 de la actual Constitución Española de 29-12-1978.No obstante, esta Ley está prevista que sufra una modificación en breve, lo cual afectará entre otras cuestiones a la ampliación de la edad requerida para el acceso ,el rebajar la talla de los aspirantes o el cambio de la denominación de las diferentes escalas etc.

<sup>83</sup> Los funcionarios de la Administración Local, desempeñan sus funciones dentro del

Ayuntamiento o en especial entre los que tenían que examinarte .

Los Test psicotécnicos eran poco significativos, rutinarios y vistos como un requisito a cumplir de más. Sin embargo y con el tiempo se les fue dando la importancia que merecen, dado que al portar armas y tener una relación tan directa con los ciudadanos, ello es un requisito imprescindible.

## 5. INGRESO EN EL CUERPO

El ingreso se producía nada más terminar los exámenes, en la mayoría de los casos sin uniformidad reglamentaria, sin jurar el cargo, hasta que el Sr. Alcalde pudiese o se fijara la fecha, tampoco se llevaba arma reglamentaria<sup>84</sup>, en un principio, porque al acceder y empezar a iniciar los trámites de la documentación necesaria, por lo que ocurría que a veces, se prolongara la estancia en el servicio ordinario, sin arma hasta dos años después de entrar o de está ya trabajando como policía.

Durante los primeros meses de servicio normalmente te acompañaba otro agente más veterano y te iba instruyendo en cuanto al término municipal territorial donde se habría que desarrollar las funciones propias del cargo. Te asignaban un número considerable de notificaciones y a pie de calle, ibas aprendiendo y al realizarlas, la denominación de las diferentes calles y la ubicación de los locales más determinantes dentro del pueblo.

Con la intervención de a diario ibas aprendiendo. La formación era bastante pobre y por ello se solía aprender el oficio viendo a los más veteranos, aunque alguno de ellos no fueran un claro ejemplo a seguir.

La instrucción de Atestados e Informes por accidentes de tráfico era una cuestión de suerte, dado que el que estaba de servicio en ese momento puntual era el encargado de la confección de los mismos. Se aprendía haciendo uno y

---

marco de lo establecido en la Ley 7/85 de 2 de abril, Ley de Bases de Régimen Local y normativa de desarrollo, siendo como ya se ha mencionado, la materia del tráfico y seguridad vial, una de las más considerable dentro del desarrollo de sus funciones.

<sup>84</sup> El RD 137/1.993 de 29 de enero. BOE NUM.55 de 5 de marzo de 1993, en vigor desde el 5 de mayo de 1993, revisión vigente desde el día 29 de julio de 2.011, regula Reglamento de tenencia y uso de armas de fuego, cuya competencia y control sobre la materia le viene atribuida por la Ley 2/86 de 13 de marzo a la Guardia Civil.

otro, hasta conseguir que dentro de lo que cada uno sabía e iba progresando, reuniesen las características adecuadas para cumplir sus objetivos.

## 6. FUNCIONES DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL

Las funciones de tráfico y seguridad vial, pasaban por permanecer de forma casi permanente en la zona centro del pueblo a pié. El tener que pasar los escolares<sup>85</sup> a la hora de entrada y salida de los Colegios, y el tener que prestar regulación del tráfico en los cruces más céntricos a las horas punta de máxima afluencia de vehículos, por salida y entrada de los ciudadanos al trabajo etc.

Se trabajaba en tres turnos, mañana, tarde y noche. Aunque la noche estaba reservada a que llevaras un determinado tiempo o antigüedad dentro del cuerpo, normalmente dos años. No se recocía ni contemplaba la retribución económica para los festivos y los nocturnos, por lo que eran frecuentemente usados como castigo del Jefe, dado que era esta figura tenía un poder casi ilimitado, para que algunos funcionarios policiales, que no eran de su agrado, en la mayoría de los casos, por su afiliación política o en mayor medida por afiliación sindical<sup>86</sup>, prestaran servicio el mayor número de festivos al año, pasando a librar, es decir, disfrutar de esos días como descanso de servicio, sus amigos y allegados.

No importaba mucho la profesionalidad<sup>87</sup>, valorando los Jefes, más

---

<sup>85</sup>Real Decreto 443/2001 de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores. (BOE 02-05). (Modificado por RD 894/2.002, 30 de agosto. La sentencia del Tribunal Supremo de 11 de abril de 2003 ha declarado nulo el párrafo 2º del artículo 14. En lo que afecta al uso del cinturón de seguridad modificado por el RD 965/2.006, de 1 de septiembre, por el que se modifica el reglamento general de circulación).

<sup>86</sup> El art. 28 de la actual Constitución Española de 29-12-1.978, establece la Libertad de Sindicalización. Desarrollado dicho precepto por la Ley 11/1.985 de 2 de agosto. BOE 8-8-1985.

<sup>87</sup>STC 82/1986, una lengua es oficial cuando es reconocida por los poderes públicos como medio normal de comunicación en y entre ellos y en su relación con los sujetos privados, con plena validez y efectos jurídicos. El establecimiento de un régimen de oficialidad lingüística en una parte del territorio del Estado no contradice el principio de igualdad de los españoles en todo el territorio nacional, ya que tal principio no puede ser

favorablemente la “fidelidad y el peloteo” aunque la mayoría de veces no tardaría en revolvérseles, ya que el clásico pelota, a la larga, se mantiene en la tendencia a cambiar de chaqueta de forma fácil. Dándole más importancia a estos valores, que al que trabajaba bien y era un buen policía para los ciudadanos y para el pueblo en general. Tendiendo a calificar como de conflictivo al que trabajaba bien y cumplía con su labor, sin importarle las siglas políticas y sobre todo sindicales.

También tenía el Sr, Jefe de la Policía Local, un amplio poder de decisión en la celebración de las oposiciones, pudiendo meter la mano y así manipular los resultados de los diferentes exámenes con el objeto de que accediese a las plazas el opositor que el pretendía. Dado que era él, como hipotético experto en la materia, aunque no tuviese estudios universitarios, ni formativos de nivel superior, el que ponía los ejercicios, valoraba y corregía los mismos e incluso se reservaba la “noble misión” de nombrar a los miembros del tribunal examinador, influyendo de una forma notable en estos miembros y en sus valoraciones y calificaciones, o de lo contrario no volverían a formar parte de ningún tribunal en ese municipio.

De igual manera no tardarían muchos de “los elegidos”, en revolvérsele contra sus decisiones, lo que, junto con el cambio de la Ley, la cual obligaba a tener estudios, le relegaría, poco más tarde, a más de uno, a quedarse sin la Jefatura y pasando por tanto a un segundo plano.

Más tarde algunos policías fueron preparando a otros opositores, lo que generó que algunos de estos opositores fueran más preparados y sobresalieran notablemente del resto. Teniendo que descubrirse a otros que venían “enchufados”, al dejarlos en evidencia en los procesos de selección, lo que sirvió para que tuviese que claudicar más de en una ocasión el Sr. Jefe y otros miembros del tribunal, en cuestión, al quedar de manifiesto una superioridad aplastante del preparado, con respecto al recomendado, enchufado o elegido de turno.

---

entendido en modo alguno como una rigurosa y monolítica uniformidad del ordenamiento de la que resulte que en cualquier parte del territorio se tengan los mismos derechos y obligaciones.

En el plano de infracciones de cuestiones de tráfico<sup>88</sup>, la regulación municipal era pobre y no estaba bien visto, no siendo utilizado entonces como un mecanismo de recaudación. Las propuestas de sanción de los agentes se anulaban con facilidad, por otros funcionarios y Autoridades y en la mayoría de los casos no llegaban a conseguir su finalidad, sobre todo si el denunciado era amigo de determinada persona o tenía vinculación con alguna otra. Cometiéndose constantemente delitos de prevaricación que se veían como algo normal y siendo esta una práctica muy extendida dentro de las diferentes Administraciones, hasta que empezaron algunos Tribunales y Juzgados a fijar Sentencias de condena por estas circunstancias.

#### 7. TEMARIOS Y EJERCICIOS DE ACCESO

El temario fue ampliado<sup>89</sup> con la introducción de la Ley 4/98 de 22 de julio, de modificación de la Ley de Coordinación de Policías Locales en la Región de Murcia, pasando a estar estructurado de cuarenta temas, siendo necesario el tener Bachiller Superior o equivalente para poder acceder. Las plazas pasaron a ser más atractivas, dado que en los años 90 se atravesó otra crisis, que, aunque no tan pronunciada como la actual, sirvió para que se empezara a valorar la

---

<sup>88</sup> Las cuestiones de la regulación normativa dentro de los municipios, se encuentra establecida mediante Ordenanza Municipal, la que bajo los criterios de aprobación establecidos en el art. 49 de la LRBRL, (Ley de Bases de Régimen Local), y siempre sin poder contradecir lo establecido en la materia por la normativa estatal, de ámbito jerárquico superior, regulada mediante el RDL 339/90 de 2 de marzo, (Ley de Seguridad Vial), y los matices que esta realice sobre los temas que en este plano sean de sus competencias.

<sup>89</sup> El temario comprendido para cada una de las plazas ofertadas, incluye un número de determinado de temas, que va directamente relacionado con el nivel de estudios requerido para la plaza de que se trate. Así el comprendido para los agentes de la Policía Local, es de 40 temas, mientras que para un nivel A-2, es decir antiguos Diplomados Universitarios o estudios equivalentes, sería de 60 temas, mientras que un nivel A-1, que se requieren estudios de Licenciado, Doctor o equivalente, sería de 80 temas. Esta regulación la encontramos en el artículo 76 del actual Estatuto Básico del Funcionario Público, Ley 07/07.

seguridad de un puesto de trabajo estable, frente a la remuneración más cuantiosa, pero no continua que las empresas privadas te ofrecían, a pie de calle.

Con posterioridad a este periodo de crisis, le sucedió otro de progresivo trabajo en varios sectores, y con ello un aumento considerable del número de vecinos y residentes, sobre todo en poblaciones más industrializadas y con un tejido comercial en constante evolución.

La Seguridad Ciudadana, pasó a ser una cuestión de primordial importancia y por ello el número de plazas convocadas fue en aumento y llegó el momento que prácticamente todo aquel que tenía pretensiones de ser policía local, y reunía los requisitos establecidos, entraba a formar parte de la plantilla de algún municipio, dado que a veces coincidían varios pueblos ofertando plazas y programando sus ejercicios de forma paralela. Eso a la larga supondría que muchos de los candidatos no tuvieran ni la preparación que se les suponía, ni la vocación necesaria, ni el talento, bajando mucho el listón de la profesionalidad dentro de los cuerpos policías locales. Y entrando muchos vividores, desmotivados que no desarrollaban su labor de ayuda y empatía hacia el ciudadano, sino, más bien mirando el bien propio y el beneficio personal, bajando con ello la valoración de la opinión pública de la población sobre las policías, y en especial sobre la policía local.

De esta manera y en contra de lo que había perseguido el legislador al establecer un nivel de estudios más cualificado de acceso a las Policías Locales que el requerido para el acceso al Cuerpo de la Policía Nacional y al de la Guardia Civil, dado que para estos últimos ya que a día de hoy ,se sigue necesitando un nivel de Graduado en ESO o equivalente, es decir, lo que antiguamente era el Graduado Escolar, por lo que las Policía Local, por este nivel de estudios equivalente a Bachiller Superior, pasó a estar mejor remunerada normalmente que los Cuerpos Policiales de ámbito nacional , pero no más y mejor formada para el desempeño de sus funciones.

Todo esto en conjunto y fruto de las malas prácticas mencionadas , les está suponiendo un quebradero de cabeza serio a los <sup>90</sup>Ayuntamientos, dado que

---

<sup>90</sup> La regulación de las Policías Locales, dentro del desempeño de sus funciones, están determinadas por un Acuerdo Marco, el cual establece el régimen de funcionamiento, negociado por los sindicatos con la Corporación Local de que se dependa. Siempre en

algunos de estos policías les suelen plantear problemas de manifestaciones salariales constantes, reivindicaciones constantes de mejoras económicas y laborales, casos de absentismo, solicitud de derechos presuntamente vulnerados, vulneración de sus obligaciones, reivindicaciones de cambios de servicios, cuadrantes a la carta , utilizando la garantía y seguridad que le ofrece la Ley en beneficio personal y sin mirar por el servicio al ciudadano, y un sinfín de cuestiones que en los tiempos que corremos y poniendo a este colectivo en una balanza, junto con el nivel medio de la población, nos damos cuenta de que algo está fallando en el actual sistema, repercutiendo en lo que la seguridad pública se refiere y además se requiere y necesita como respuesta de un cuerpo de policía tan cercano al ciudadano, dado como se encuentra en entorno social donde nos desenvolvemos.

#### 8. PREPARACIÓN DE LA OPOSICIÓN

Cuando uno decide prepararse una oposición tiene que ser consciente en el mundo donde se mete. El que suscribe, con doce oposiciones a sus espaldas os puedo decir que este camino que se propone recorrer no va a ser precisamente un camino de rosas. Habrá que renunciar a mucho, como, tiempo libre, amigos, familia, etc. Tendrán que superarse periodos de decaída, comentarios de personas que le intentaran cambiar de opinión, con frases como, “si eso está todo dado”, “tú no tienes enchufe, por lo que no vas a entrar”, “no tienes nada que hacer”, “déjalo ya”, “vamos a algún, que otro sitio”, etc.

Habrá que superar lesiones o molestias físicas, así como asistir a injusticias y tratos de favor hacía determinadas personas, que se presentan ,como tú , a esas oposiciones , y que tú lo vas a contemplar , presenciar y vivir en tus “propias carnes”, valga la expresión, y ello implicará una repercusión en tu experiencia personal<sup>91</sup>.

---

consonancia con lo establecido en la Ley de Coordinación de Policías Locales de la C.A. de que se trate, en Murcia actualmente lo establecido en la Ley 4/98 de 22 de julio.

<sup>91</sup> La Sentencia del Juzgado de Lo Social nº 5 de Murcia, ha dictado con fecha de 19 de noviembre de 2014, resolución favorable a los trabajadores del Ayuntamiento del municipio de Alcantarilla, afectados por el disfrute de las vacaciones adicionales que se habían consolidado hasta la entrada en vigor del Decreto 20/2012 el día 15-07-2012. Y



También tendrás que enfrentarte a tus propios miedos, como el miedo al fracaso, la baja tolerancia a la frustración, el qué dirán los demás si suspendo, el rechazo de otros opositores, el hacer papeleo y trámites burocráticos en las Administraciones Públicas<sup>92</sup>, el tener que faenar con el funcionario de turno<sup>93</sup> y otros inconvenientes añadidos, como la desgana, baja capacidad de ser constante, el de afrontar problemas interpersonales, baja capacidad de resolución de problemas y en definitiva un largo etc. que supone que tengamos que tirar la toalla la mayoría de veces antes de haber empezado.

Pero si frente a todo esto decides seguir, tienes que fijarte cuál es tu meta y luchar con todas tus fuerzas por ello, la constancia y perseverancia suelen y siempre dan sus frutos y a veces y a menudo, la constancia vence incluso a la inteligencia. Pues en algunos casos el inteligente, no es lo suficientemente sacrificado y se confía a la ley del mínimo esfuerzo, siendo ello insuficiente y al final otros con menos capacidad, pero perseverantes y constantes, le superan ampliamente. Algunos maestros predicán que el camino para conseguir las metas planteadas, es el periodo de ilusión más feliz y que más se valora a la larga, dado que cuando ya has conseguido tu objetivo ese atractivo habrá perdido su encanto.

Como se suele decir, cada persona es un mundo, por lo que cada persona puede preparar la oposición de una manera diferente, personalmente aconsejo el que es bueno que te oriente alguien con experiencia, y a ser posible que haya caído en varias ocasiones y haya sido capaz de pararse de nuevo. De nuevo el refranero español, nos recuerda que “tiene más mérito el que se ha caído y ha sabido levantarse, que el que nunca ha puesto la rodilla en el suelo”, todo ello

---

como consecuencia a que se les abonen las indemnizaciones correspondientes por los días adicionales que no hayan podido disfrutar por el periodo de 2013 y hasta la fecha de la Sentencia.

<sup>92</sup> El art. 103 de la C.E.-78, establece que la Administración Pública sirve con objetividad los intereses generales y actúa de acuerdo con los principios de eficacia, jerarquía, descentralización y coordinación con sometimiento pleno a la Ley y a derecho.

<sup>93</sup>Según el art. 104 de la actual Constitución Española de 29-12-1978, Las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, bajo la dependencia del Gobierno, tendrán como misión proteger el libre ejercicio de los derechos y deberes y garantizar la seguridad ciudadana.

para llevar una guía en cuanto a forma de estudio, organización del tiempo que va a dedicar a este menester, espacio de tiempo que se dispone a diario o el que uno está dispuesto a ceder a ello y hasta del tiempo, en plazo, que se dispone desde la oferta de las plazas<sup>94</sup> y hasta la llegada de las pruebas, e incluso desde antes, para ganar tiempo con respecto a tus rivales directos, que como es lógico, van a ser el resto de opositores a esas plazas.

Una de las cuestiones más importantes es la de proporcionarse de un temario de lo más completo, estructurado y actual, como sea posible.

### 8.1. COMPLETO

Dado que no podemos correr el riesgo de que después de haber preparado una oposición, y digo OPOSICIÓN<sup>95</sup> en mayúsculas, con lo que todo ello comporta, es decir, pruebas físicas, pruebas psicotécnicas, examen escrito, examen de exposición oral etc.

Puede resultar que el tribunal calificador, nos plantee alguna cuestión y resulte que no la teníamos en nuestros temas. Bien por ser una cuestión a la que no le habíamos dado importancia, bien porque era algo muy difícil de aprender, o simplemente porque era novedosa y nuestro temario no estaba del todo actualizado. Es un riesgo muy alto y que se paga a muy alto precio, para alguien que haya decidido entrar a formar parte de la Administración, en serio, y sobre todo si ha renunciado a sus estudios, trabajo u otras cosas, como el estar con la familia, amigos etc, para dedicarse a la preparación de una oposición de esta índole.

---

<sup>94</sup> Las ofertas de empleo público, son publicadas por los Ayuntamientos en enero de cada año, en estas se publican las plazas a convocar en las diferentes escalas y grupos, con la finalidad de cubrir las plazas que se vayan generando, así como las vacantes de nueva creación. Ley 7/07 del Estatuto Básico del Funcionario Público.

<sup>95</sup> Normalmente el sistema elegido por el legislador para cubrir las plazas de Policía Local que se han generado es el de sistema mediante oposición, esta está organizada por ejercicios físicos, psicotécnicos, escritos, y prácticos, que pretenden garantizar la idoneidad del opositor para el desempeño de la función policial.

Por ello es conveniente que el temario vaya supervisado por un profesional, o por alguien que tenga una experiencia acreditada en la preparación de oposiciones, no el consejo de alguien que por ejemplo nunca haya opositado, o por el jefe de alguna sección del Ayuntamiento y jefe de policía, que lo más seguro que hay entrado por la puerta trasera, por muy listo que sea, cuando digo profesional en la materia, es lo que su nombre indica, profesional acreditado, con seriedad y rigor.

## 8.2. ESTRUCTURADO

Los bloques del temario son claros<sup>96</sup>, al igual que las pruebas. No puede uno hincharse a estudiar, horas y horas, y dedicarse por completo a un apartado teórico, si, por ejemplo, no pasa las pruebas físicas como básicas y entre las que se encuentran las pruebas de, dominadas o la prueba de nadar o correr.

Las pruebas han de prepararse de forma coordinada, hay que preparar cada una de las pruebas por separado, con rigor, sabiendo cada uno de los tiempos y marcas que se piden en las pruebas físicas, haberlos probado en varias ocasiones y saberse seguro de superarlos.

Al igual ocurre con los Test psicotécnicos, no puede uno ir a probar suerte, hay que preparar una batería de pruebas de tal magnitud, que salga lo que salga, se haya uno curtido en ese terreno, hay que hacer Test de todos los tipos y clases, de números, de letras, de dominó, de figuras, de agilidad mental, de resistencia a la fatiga, de orientación, de concentración, de sinónimos de antónimos, es decir, de todo tipo. Consultar la metodología de realización y su respuesta correcta, cuando se ha realizado una batería, volver a realizarla de nuevo pasado un tiempo, y no dejarla en el olvido.

En el escrito hay que ganar en presentación, ortografía. La letra debe de ser lo más clara y legible posible, un <sup>97</sup>tribunal examinador tiene un montón de

---

<sup>96</sup> Cada corporación local, diseña sus bases, de acuerdo con las directrices que dicta la C.A. correspondiente, para poder cubrir las diferentes vacantes que se vayan generando en las diferentes escalas y categorías de los funcionarios públicos. Ley 07/07. Estatuto Básico del Funcionario Público.

<sup>97</sup> Los Tribunales examinadores, están formados normalmente por cinco miembros,

exámenes que corregir, si el tuyo no es lo legible que debe de ser se “tira a la papelera” y se pasa a leer otro. Si hay que hacer caligrafía, habrá que hacerla, hasta perfeccionar este aspecto. El respeto a los márgenes de los folios es importante, si no hay un número clausus de folios, se pedirán más con la finalidad de ganar en claridad y presentación, al escribirlos por una sola cara, lo cual queda más limpio y presentable, al no ir marcado el folio por el reverso.

También es importante el controlarse el tiempo, si el tiempo concedido es limitado, por ejemplo, una hora, habrá que adaptar todos los temas a ese periodo, y cuando digo, todos los temas, son todos, sin excepción. Para ello habrá que haberlos escrito previamente, cronometrado el tiempo, comprobado que en su contenido se contemplan todos y cada uno de los apartados de que consta, por igual y proporcional contenido, tanto en extensión como en regulación. Los epígrafes deberán de estar claramente resaltados del resto del texto, con alusión a aquellos puntos de especial interés. Los folios es conveniente que se numeren, para orientar al tribunal y no incurrir en errores al extra-papelarse alguno y no saber ordenarlos, sobre todo si su número es considerable.

Hay que ganar en velocidad, realizando prácticas, series de escribir por espacios o minutos determinados, para ir practicando y así poder escribir más en menos tiempo. Todos los opositores<sup>98</sup> disponen del mismo tiempo, por lo que uno que esté hábil y ágil, escribirá más que otro que no hay realizado prácticas y estrenado esta cuestión. Hay estrategias con apartados muy extensos o muy breves, como es la de introducir un párrafo de introducción, otro de desarrollo y finalmente otro de conclusión.

Es bueno que se lea lo escrito, se corrijan los errores y se aprecien aquellos aspectos susceptibles de mejora, para poder ir creciendo en este terreno. Si alguna persona cualificada, puede darte su parecer, puede resultar interesante, saber si se entiende bien la letra, el contenido, el mensaje, la presentación, la ortografía,

---

representando a la Corporación Local, a la Autonómica y Sindicatos más representativos, así como funcionarios de igual o superior rango en la escala a la que se pretende acceder.

<sup>98</sup> La regulación de la Ley en este sentido se determina mediante los principios de igualdad, mérito y capacidad. Según lo determinado en la Ley 30/92 de 26 de noviembre LRJAPYAC, (Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común).

dado que cuando uno comete una falta, suele incidir en ella sin darse cuenta, hasta que alguien se lo indica o corrige.

Hay que estar abierto a otras opiniones y sugerencias, aunque no nos guste lo que podamos escuchar o podamos pensar que lo sabemos todo o casi todo en ese ámbito.

Otro tema es la prueba de exposición oral, la mayoría de opositores, no la valoran adecuadamente, la prueba oral<sup>99</sup> se suele calificar como la prueba reina. Casi siempre está situada, dentro del periodo de la oposición en un lugar de prácticamente acceso directo a una de las plazas, es decir, en uno de los últimos lugares.

Su preparación requiere realizar muchas prácticas, para ello es conveniente el hacer un buen esquema inicial, cuyo desarrollo debe de estar pormenorizado siguiendo el orden del epígrafe del tema, por orden. Debe de realizarse siempre previamente, y con todos los temas del temario, adaptando el tiempo de exposición, de forma que no se quede demasiado corto o bien demasiado largo y podamos correr el riesgo de aburrir al tribunal. "En un buen medio consiste la virtud".

La vocalización de las palabras debe de ser clara, la pronunciación correcta, las frases con incisos si ello es conveniente, el unir determinados contenidos con nexos de unión, frases de relleno o socorridas y preparadas palabras que nos servirán, para salir airoso de aquellos lapsos o silencios que nos puedan dejar en mal lugar. Hay que en definitiva practicar el hablar en público.

Por muy tímido que sea uno, todo se puede preparar, hasta el hablar en público y para un número considerable de oyentes o miembros de un Tribunal calificador.

Las academias donde hay un número muy considerable de opositores, corren el riesgo de no preparar adecuadamente esta prueba, al no disponer del tiempo necesario para que todos los alumnos puedan exponer, de forma oral los temas y las veces que se requieren, antes de la prueba en el examen de acceso.

---

<sup>99</sup> Normalmente la defensa de la prueba oral de los temas extraídos al azar de entre los que conforman el temario, se hace en público y está reservada para el último lugar de la superación de las pruebas de acceso a las PPLL, en el periodo selectivo, de ingreso al Cuerpo de la Policía Local.

### 8.3. ACTUAL

Cuando se hace alusión a la actualización, es muy importante, dado que el Ordenamiento Jurídico<sup>100</sup>, va en constante evolución, está cambiando constantemente. Se corre el riesgo de no tener actualizado una materia o parte de ella. Por lo que antes de iniciar el estudio y programación del temario, debe de comprobarse que se dispone del material actualizado, y a su vez, durante el periodo de preparación habrá que ir modificando aquellas disposiciones que vayan entrando en vigor y cualquier otra que se prevea que en breve va a formar parte del temario en cuestión, el anticiparse a los acontecimientos, entra dentro del apartado de la intuición, que es muy importante, para todo aquel que tenga unas pretensiones en el ámbito de este contexto.

Una de las herramientas apropiadas es de que nos puede facilitar la “publicidad”, contemplada en el marco de la Ley 30/92 de 26 de noviembre, modificada por la Ley 39/15 y que es de obligado cumplimiento, este apartado nos lo puede proporcionar el BOE, en él se publican con exactitud todas las ofertas de empleo público, así como las oposiciones que se están desarrollando a tiempo real, con expresión de los plazos y periodos de obligado cumplimiento.

Otra parcela a tener en cuenta es la Oferta de Empleo Público de cada Corporación Local, la cual debe de contemplar las vacantes que se van a producir durante ese ejercicio anual en el Ayuntamiento correspondiente. Lo que nos puede predecir cuál va a ser, el desarrollo más o menos a tiempo aproximado de las oposiciones correspondientes.

## 9. PROGRAMACIÓN Y ESTUDIO

La programación es muy importante, desde el inicio, hay que contar con una programación adecuada que sirva de referencia y base al desarrollo de los futuros acontecimientos.

---

<sup>100</sup> El Ordenamiento Jurídico en la materia objeto de preparación de oposiciones, en muy extenso y cambiante en el tiempo, por lo que es vital e importantísimo, estar al día en las innovaciones y nuevas incorporaciones de las materias que conforman el temario en cuestión.

En principio si se establece con un rigor determinado, se puede empezar de menos a más, y no al contrario, de lo dice el refranero español “arrancada de caballo y parada de burro”.

Más bien se trata de una “prueba de fondo”, por ello hay que dosificar el esfuerzo. Hay que partir con prudencia y saber programarse, para saber llegar al final con las máximas fuerzas posibles. Este periodo, en el cual, y como hemos mencionado, va a haber altibajos, nos vamos a encontrar por varias fases, pero lo que está claro es que el propio desarrollo de la oposición y el ir superando las pruebas iniciales y con ello el ir cayendo un número considerable de opositores, nos va a dar fuerzas, aportar motivación y metiendo en vereda, para ir afrontando los próximos ejercicios con mayores garantías y fuerzas retomadas.

Y una vez superado el periodo de la oposición , habrá que realizar y superar los cursos y prácticas , establecidos para los funcionarios en prácticas , antes de jurar el cargo de forma definitiva<sup>101</sup>, como funcionario de carrera y así entrar a formar parte de la Administración , como funcionario de forma definitiva , con todo lo que ello comportar , para lo cual en el siguiente apartado vamos a repasar las situaciones administrativas en las cuales se pueden integrar los funcionarios públicos españoles<sup>102</sup>.

---

<sup>101</sup> La “Jura del cargo” se realiza en un acto solemne ante el Alcalde y otros miembros de la respectiva Corporación del municipio en cuestión, jurando o prometiendo el acatamiento y cumplir y hacer cumplir lo dispuesto en la Constitución Española del 1978 y en lo establecido en el Estatuto de Autonomía respectivo, en nuestro caso, de la C.A. de la Región de Murcia, Ley 4/82 de 9 de junio.

<sup>102</sup>Varias Sentencias resolviendo impugnaciones a las Bases Convocadas:

1º- Sentencia de la Sala de lo Contencioso del TS, de fecha 21-3-2011.

2º- STS 2506/14 en el mismo sentido que la anterior, pero en el ámbito militar.

3º- Sentencia 1457/14 de la Sala de Lo Contencioso, Sección 7ª del TS.

4º- Sentencia 107/03 Sala 1ª del TS.

5º- Sentencia TC 117/96 1ª Sentencia.

6º- TC 240/2000 2ª Sentencia.





**XI**

**DIFERENTES SITUACIONES  
ADMINISTRATIVAS, DE  
LOS FUNCIONARIOS  
PÚBLICOS. LA LEY 7/07 DEL  
ESTATUTO BÁSICO DEL  
FUNCIONARIO PÚBLICO**



## **XI. DIFERENTES SITUACIONES ADMINISTRATIVAS, DE LOS FUNCIONARIOS PÚBLICOS. LA LEY 7/07 DEL ESTATUTO BÁSICO DEL FUNCIONARIO PÚBLICO**

### **1. INTRODUCCIÓN**

Todos los trabajadores de nuestra sociedad y dentro de nuestro Ordenamiento Jurídico, de una manera u otra se encuentran algún cuerpo normativo de carácter legal en el cual estén contempladas sus características laborales, su regulación, sus peculiaridades, acceso, situaciones etc.

La normativa de regulación está en un proceso de cambio ininterrumpido siendo objeto de modificaciones y cambios, cambios que va demandando el momento actual de cada proceso y situación específica, basta citar a modo de ejemplo la incursión en enero de 2.012, los empleados de hogar, en un Sistema Especial de la Seguridad Social<sup>103</sup> o de las constante modificaciones del Código Penal o de las Leyes sobre el tráfico y la seguridad vial.

Todos los trabajadores y empresarios están obligados a cotizar en el Régimen General de la citada Seguridad Social, aunque determinados sectores se encuentren en otros regímenes, como los militares, los miembros de las FCSE, etc. Aunque existe cierta tendencia, por parte del legislador, en agrupar a todos ellos en el citado Régimen General de la Seguridad Social.

Cada vez más son necesarios aunar los esfuerzos económicos para poder

---

<sup>103</sup>El cálculo de la cuota para contingencias profesionales, se efectuará aplicando los tipos correspondientes a la ocupación/situación "b" de la tarifa de primas establecida por la disposición adicional cuarta de la Ley 42/2006, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2.007, según redacción dada por la disposición final décima novena de la Ley 22/2.013, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2.014.

sostener el sistema de Seguridad Social<sup>104</sup> implantado en nuestro país, todos tenemos que contar con la obligación a formar parte del registro de inscripción habilitado al efecto en la Tesorería General de la Seguridad Social, siendo esta inscripción obligatoria y única para toda la vida y para todo el sistema.

Normalmente el personal encargado de las funciones relacionadas con la materia del Tráfico Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Social, están encuadrados dentro de las diferentes Administraciones Públicas bajo el carácter de funcionarios, en sus diferentes categorías y niveles, dependiendo del nivel de estudios requerido para el acceso a la citada plaza. Las prestaciones sociales por desempleo, enfermedad, incapacidad y otras necesidades para el desempeño de las funciones del cargo etc., son una carga económica muy difícil de soportar actualmente por las diferentes Administraciones Públicas, son estas y otras peculiaridades y características propias desarrolladas en la Ley al efecto.

Hoy por hoy, con la crisis que nos está afectando, empieza a cuestionarse en determinados ámbitos la seguridad laboral que se les presupone a los funcionarios, frente a la hipotética desprotección y garantías, en cuanto a la continuidad en sus tareas en otros ámbitos laborales.

Determinados países del entorno de la U.E. ya han empezado a adoptar medidas drásticas con determinados grupos de los funcionarios, personal interino y contratados en régimen laboral, dentro de sus Administraciones Públicas.

Nos enfrentamos a un reto de cara al futuro, para ver la evolución que sufren determinados grupos sociales de trabajadores, la trayectoria dentro de las Administraciones Públicas, la supresión de derechos adquiridos a base de negociaciones colectivas durante años y años, se están suprimiendo, derechos que afectan al salario, horario, calendario y en definitiva a la supresión de una crisis que nos afecta a todos, y que está obligando a los Gobiernos a adoptar

---

<sup>104</sup>Anteriormente las Policías Locales y el resto de los funcionarios locales, estaban integrados en el Régimen de la MUMPAL, (Mutualidad Nacional de Funcionarios Públicos), pero con la entrada en vigor del Real Decreto 480/1.993, de 2 de abril, por el que se integra en el Régimen General de la Seguridad Social el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Funcionarios de la Administración Local, pasaron a formar parte del Régimen General de la Seguridad Social.

políticas sociales de cara a tratar de superar la situación actual, la cual está llegando , sin ánimo de ser alarmista, a adoptar tintes trágicos y preocupantes.

## 2. PERSONAL QUE INTEGRA LA ADMINISTRACIÓN LOCAL

### 2.1. PERSONAL AL SERVICIO DEL MUNICIPIO

Para desarrollar su actividad, las Corporaciones Locales necesitan el empleo de unos medios de tipo material (bienes, equipos etc.), y unos medios de tipo personal. Estos últimos constituyen el conjunto de personas físicas a las que les corresponde el ejercicio de funciones propias de los distintos órganos de la Administración Local<sup>105</sup>, dentro de los cuales ocupan un lugar preferente los funcionarios públicos, junto a los que hay que nombrar a los contratados en régimen laboral.

Se puede definir a la función pública local como el instrumento técnico y el personal, a través del cual se posibilitan, bajo la dirección del Ayuntamiento, los intereses públicos que las leyes les atribuyen como propios.

El artículo 89 de la L.R.B.R.L. (Ley Reguladora de Bases de Régimen Local)<sup>106</sup>, establece que el personal al servicio de las corporaciones locales está integrado por:

- Funcionarios de Carrera.

---

<sup>105</sup> Por ello a las diferentes Administraciones Públicas se les ha llegado a llamar como *"el brazo ejecutor de las decisiones del Gobierno"*.

<sup>106</sup>La Ley de Bases de Régimen Local , ( L.R.B.R.L.), se aprobó mediante el desarrollo de la Ley 7/85 de 2 de abril , no obstante su texto ha sufrido notables y constantes modificaciones, para ir adaptándose a las necesidades del momento de los municipios en las diferentes cuestiones que les atañen, una de estas últimas modificaciones es la Ley 57/03 de 16 de diciembre , la cual afecta fundamentalmente a cuestiones de interés para municipios de gran población , cambiando el esquema de los Gobiernos Locales , en cuanto a sus competencias y cometidos especiales, al ser estos municipios que sobrepasan los 70.000 habitante o que por sus especiales características, hagan aconsejable esta forma de gobierno local .

- Contratados den Régimen de derecho laboral.
- Personal eventual, los cuales desempeñan funciones o puestos de confianza o asesoramiento especial.

El punto de partida para el ingreso en la función pública lo constituye la Oferta de Empleo Público, que es el instrumento definidor de las necesidades de recursos humanos que, teniendo asignación presupuestaria, no pueden ser cubiertas con los efectivos de personal existentes. Las administraciones están obligadas a hacer pública esta oferta, es por eso, una regla básica, conforme el artículo 149.1.18, de la Constitución Española del 1.978,

El desarrollo del citado artículo 149.1.18 de la Constitución estableció el criterio básico para el desarrollo normativo de la materia de la función pública, fruto de ello se desarrolló la Ley 30/1.984 de 2 de agosto, para la reforma de la citada función pública, dado que la constitución de un estado estructurado en autonomías dejó obsoleta la anterior Ley, lo cual obligó a abordar la reforma. Pero tanto una como la otra fueron quedando relegadas a una regulación minuciosa y que atendiesen las demandas que se le exigían a una Ley de estas características, esto junto a lo cambiante del Ordenamiento Jurídico en esta materia hizo necesario abordar un nuevo cambio, que regulase lo referente a las escalas y categorías de funcionarios, por ello se publicó el Estatuto Básico del Funcionario Público, Ley 7/ 2.007.

En cualquier caso las bases, criterios y principios establecidos para inspirar los procedimientos de acceso a la función pública<sup>107</sup>, de provisión de puestos de trabajo, promoción profesional y cese son:

- Mérito.
- Capacidad.

---

<sup>107</sup>Los municipios aprueban, al comienzo de cada año, su “oferta de empleo público” , bajo los principios arriba enunciados, no obstante y debido a la actual crisis los procesos selectivos han estado parados durante estos últimos años . Pudiendo todas las personas que reúnan los requisitos establecidos en las bases de las diferentes convocatorias, formar parte del proceso selectivo.

- Igualdad.
- Publicidad.

Se contempla como técnicas selectivas para todo ingreso, del nuevo personal, tanto de los funcionarios públicos como el laboral, las siguientes:

- Oposición. Que es el sistema ordinario de ingreso de los funcionarios.
- Concurso. Su aplicación será excepcional.
- Concurso-Oposición. Requiere la correspondiente ponderación de su utilización en atención a la naturaleza de las funciones a desempeñar.

## 2.2. FUNCIONARIOS

Son funcionarios de la Administración Local, las personas vinculadas a ella por una relación de servicios profesionales y retribuidos, regulados por el derecho administrativo, de ello se desprenden las siguientes características:

- Vinculación permanente.
- Profesionalidad.
- Retribución con cargo a la Entidad Local.
- Sometimiento de la relación funcional al Derecho Administrativo.

Son funcionarios de carrera de la Administración Local, los que:

- Tengan un nombramiento legal.
- Desempeñen servicios de carácter permanente en una entidad local.
- Figuren en las correspondientes plantillas.

- Perciban sueldos o asignaciones fijas con cargo a las consignaciones de personal del presupuesto de las corporaciones.

### 3. PROCESOS SELECTIVOS DE INGRESO

La Ley 50/98 de 30 de diciembre, se encargó en su momento, de regular los procesos selectivos y sustitución de empleo interino o consolidación de empleo temporal estructural y permanente con objeto de dar rango legal en estos procesos selectivos, al sistema de concurso-oposición y de prever que en la fase de concurso podrán valorarse, entre otros méritos, la experiencia en los puestos de trabajo objeto de la convocatoria.

Actualmente El mencionado Estatuto Básico del Funcionario Público<sup>108</sup>, Ley 7/07, establece los principios generales aplicables al conjunto de las relaciones del empleo público. El Estatuto del Funcionario, sintetiza a aquellos que diferencian a quienes trabajan en el sector público administrativo, sea cual sea su relación contractual, de quienes lo hacen en el sector privado.

El Estatuto pretende regular la gestión de la función pública en España y adaptarla a los demás países miembros de la Unión Europea y en la propia Administración Comunitaria.

Por lo que se refiere a los funcionarios públicos, se hizo preciso modificar la clasificación actual, teniendo, sobre todo, en cuenta la evolución que ha sufrido nuestro sistema educativo y en previsión, particularmente del proceso abierto de reordenación de títulos universitarios. La clasificación en tres grandes grupos, con sus subgrupos, se efectúa en función del título exigido para su ingreso, de esta manera el artículo 76<sup>109</sup> del Estatuto Básico del Funcionario Público, (Ley

---

<sup>108</sup> El presente Estatuto Básico del Funcionario Público, Ley 7/07, ha dejado derogada la anterior Ley que regulaba la materia, es decir, la Ley 30/84 de 2 de agosto, la cual hacía mención a la regulación de La Ley de la Función Pública.

<sup>109</sup> Este art.76 del EBFP, Ley 7/07, establece igualmente la titulación exigible para formar parte de los diferentes grupos, de forma que para poder optar al grupo A, será necesario ser Doctor, Licenciado o equivalente, el grupo B, lo conformarán los que estén en posesión del título de Técnico Superior, Arquitecto Técnico, Diplomado Superior o equivalente, mientras que el grupo C1, estará formado por lo que tengan en su posesión



7/07), establece y regula, un grupo A, con dos subgrupos A1 y A2, un grupo B y un grupo C, a su vez con los subgrupos C1 y C2.

Elemento fundamental de la nueva regulación es, la evaluación del desempeño de los empleados públicos, que las Administraciones Públicas deberán establecer a través de procedimientos fundados en los principios de igualdad, objetividad y transparencia.

Los accidentes de tráfico son ya la principal causa de mortalidad en jóvenes de 10 a 24 años. / Archivo. Cuestan más de 750.000 millones de euros, equivalente a la ayuda destinada a países en desarrollo.

Nada menos que 1,3 millones de personas mueren al año en carretera y decenas de millones resultan heridas. Es la principal causa de mortalidad en jóvenes de 10 a 24 años.

Los accidentes de tráfico matan cada año a más personas que la malaria y cuestan más de 750.000 millones de euros, una cantidad equivalente a la de toda la ayuda que se destina a países en desarrollo, según un informe de la Comisión para la Seguridad Vial de la Federación Internacional del Automovilismo (FIA).

### 3.1. LAS DIFERENTES SITUACIONES EN LAS QUE SE PUEDEN ENCUADRAR LOS FUNCIONARIOS DENTRO DE LA LEY 7/07

En el título VI y bajo el prisma del enunciado del mismo, titulado, "Situaciones administrativas", se contemplan las siguientes posibilidades:

### 3.2. SITUACIONES ADMINISTRATIVAS. (ART.85)

*"Los funcionarios de carrera se hallarán en alguna de las siguientes situaciones.*

*a)- Servicio activo.*

*b)- Servicios especiales.*

---

Bachiller Superior , acceso a la Universidad o equivalente, dejando el grupo C2, para aquellos que tengan en posesión el título de Graduado en ESO , graduado escolar o equivalente.

c)- *Servicios en otras administraciones públicas.*

d)- *Excedencia.*

e)- *Suspensión de funciones.*

*Las leyes de función pública que se dicten en desarrollo de este Estatuto podrán regular otras situaciones administrativas de los funcionarios de carrera<sup>110</sup>, en los supuestos, en las condiciones y con los efectos que en las mismas se determinen, cuando concurra, entre otras, alguna de las circunstancias siguientes:*

a) *Cuando por razones organizativas, de reestructuración interna o exceso de personal, resulte una posibilidad transitoria de asignar un puesto de trabajo o con la conveniencia de incentivar la cesación en el servicio activo.*

b) *Cuando los funcionarios accedan, bien por promoción interna o por otros sistemas de acceso, a otros cuerpos o escalas y no les corresponda quedar en alguna de las situaciones previstas en este Estatuto, y cuando pasen a prestar servicios en organismos o entidades de servicio público en régimen distinto al de funcionario de carrera.*

*Dicha regulación, según la situación administrativa de que se trate, podrá conllevar garantías de índole retributiva o imponer derechos u obligaciones en relación con el reingreso al servicio activo”.*

### 3.3. SERVICIO ACTIVO. (ART.86)

*“Se hallarán en situación de servicio activo quienes, conforme a la normativa de función pública dictada en el desarrollo del presente Estatuto, presten servicios en su condición de funcionarios públicos cualquiera que sea la Administración u*

---

<sup>110</sup>La anterior Ley 30/84 de 2 de agosto, establecía las escalas y categorías de los Funcionarios Públicos, en niveles que oscilaban desde el A, B, C, D y E, según que los requisitos de acceso fueran Licenciado o equivalente, Diplomado Universitario o equivalente, Bachiller Superior o equivalente, Graduado Escolar o equivalente o Certificado de Estudios Primarios, respectivamente.

*Organismo Público o entidad en el que se encuentren destinados y no les corresponde quedar en otra situación.*

*Los funcionarios de carrera en situación de servicio activo gozan de todos los derechos inherentes a su condición de funcionarios y quedan sujetos a los deberes y responsabilidades derivados de la misma. Se regirán por las normas que este Estatuto y por la norma de función pública de la Administración Pública en el que presten sus servicios”.*

#### 3.4. SERVICIOS ESPECIALES. (ART. 87)

*“Los funcionarios de carrera serán declarados en situación de servicios especiales.*

- a) *Cuando sean designados miembros del Gobierno o de los órganos de gobierno de las Comunidades Autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla<sup>111</sup>, miembros de las instituciones de la Unión Europea o de las organizaciones internacionales, o sean nombrados altos cargos de las citadas Administraciones Públicas o Instituciones.*
- b) *Cuando sean autorizados para realizar una misión por periodo determinado superior a seis meses en Organismos Internacionales, Gobiernos o Entidades Públicas extranjeras o en programas de cooperación internacional.*
- c) *Cuando sean nombrados para desempeñar puestos o cargos en Organismos Públicos o entidades dependientes o vinculados a las Administraciones Públicas que, de conformidad con lo que establezca la respectiva administración pública, estén asimilados en su rango administrativo a altos cargos.*
- d) *Cuando sean adscritos a los servicios del Tribunal Constitucional o del Defensor del Pueblo o destinados al Tribunal de Cuentas<sup>112</sup> en los términos previstos en el artículo 93’3 de la Ley 7/1.988, de 5 de abril.*

---

<sup>111</sup> Las Ciudades de Ceuta y Melilla, tienen la condición de Ciudades Autonómicas.

<sup>112</sup> La regulación y funciones del Tribunal de Cuentas la encontramos en el artículo 126 de la actual Constitución Española de 1978. Su desarrollo normativo está regulado en la

- e) *Cuando accedan a la condición de Diputado o Senador de las Cortes Generales, miembros de las Asambleas Legislativas de las Comunidades Autónomas si perciben retribuciones periódicas por la realización de la función.*
- f) *Cuando se desempeñen cargos electivos retributivos y de dedicación exclusiva en las Asambleas de las ciudades de Ceuta y Melilla<sup>113</sup> y en las Entidades Locales, cuando se desempeñen responsabilidades de órganos superiores y directivos municipales y cuando se desempeñen responsabilidades de miembros de los órganos locales para el conocimiento y la resolución de las reclamaciones económico-administrativas.*
- g) *Cuando sean designados para formar parte del Consejo General del Poder Judicial o de los Consejos de Justicia de las Comunidades Autónomas.*
- h) *Cuando sean elegidos o designados para formar parte de los Órganos Constitucionales o de los Órganos Estatutarios de las Comunidades Autónomas u otros cuya elección corresponda al Congreso de los Diputados, al Senado o a las Asambleas Legislativas de las Comunidades Autónomas.*
- i) *Cuando sean designados como personal eventual por ocupar puestos de trabajo con funciones expresamente calificadas como de confianza o asesoramiento político y no opten por permanecer en la situación de servicio activo.*
- j) *Cuando adquieran la condición de funcionarios al servicio de organizaciones internacionales.*

---

Ley Orgánica 2/1.982 de 12 de mayo, BOE: número 121 de 21 de mayo de 1982, en vigor desde el día 10 de junio de 1. 982. Aunque también conviene señalar que mediante la Ley Orgánica 7/1.988 de 5 de abril se regula su funcionamiento.

<sup>113</sup>Las ciudades autonómicas de Ceuta y Melilla, encuentran su Administración y Autogobierno , regulado constitucionalmente en los denominados Cabildos o Consejos Insulares .En España hay 41 diputaciones,7 cabildos y 4 Consejos Insulares, órganos que existen en nuestro Ordenamiento Jurídico desde 1.912.Están actualmente regulados en el artículo 141´4 de la actual Constitución Española de 29-12-78, y también mencionados en el artículo 41´3 de la Ley Reguladora de Bases de Régimen Local ,( LRBRL).Su desarrollo normativo se reguló mediante la Ley 5/89 de 23 de abril de Los Consejos Insulares, sustituida esta por la vigente Ley 8/2.000 de 27 de octubre.

- k) *Cuando sean designados asesores de los grupos parlamentarios de las Cortes Generales o de las Asambleas Legislativas de las Comunidades Autónomas.*
- l) *Cuando sean activados como reservistas voluntarios para prestar servicios en las Fuerzas Armadas<sup>114</sup>.*
- m) *Quienes se encuentren en situación de servicios especiales percibirán las retribuciones del puesto o cargo que desempeñen y no las que les correspondan como funcionarios de carrera, sin perjuicio del derecho a percibir los trienios que tengan reconocidos en cada momento. El tiempo que permanezcan en tal situación se les computará a efectos de ascensos, reconocimiento de trienios, promoción interna y los derechos en el régimen de Seguridad Social que les sea de aplicación. No será de aplicación a los funcionarios públicos que, habiendo ingresado al servicio de las instituciones Comunitarias Europeas, o al de Entidades y Organismos asimilados, ejerciten el derecho de transferencia establecido en el estatuto de los Funcionarios de las Comunidades Europeas.*
- n) *Quienes se encuentren en situación de servicios especiales tendrán derecho, al menos, a reingresar al servicio activo en la misma localidad, en las condiciones y con las retribuciones correspondientes a la categoría, nivel o escalón de la carrera consolidados, de acuerdo con el sistema de carrera administrativa vigente en la Administración Pública a la que pertenezcan.*
- o) *Tendrán, asimismo, los derechos que cada Administración Pública pueda establecer en función del cargo que haya originado el pase a la mencionada situación”.*

La forma de contratación y licitación de las plazas a cubrir por la Administración Pública debe de garantizar la imparcialidad en los procesos selectivos, para ello deben de estar sujetos a la publicidad e imparcialidad en los

---

<sup>114</sup> RD. 378/2.014 de 30 de mayo, por el que se modifica el Reglamento de ingreso y promoción y de ordenación de la enseñanza de formación en las Fuerzas Armadas, aprobado por el RD. 35/2.010 de 15 de enero.

ejercicios a realizar. No obstante la opinión pública piensa y denuncia públicamente que determinadas administraciones no actúan con esta imparcialidad que se les demanda desde la sociedad. Ello está llevando a que varios procesos selectivos sean denunciados y recurridos por los opositores a las citadas convocatorias, los Tribunales en este sentido tienen una función vital, pues sus resoluciones judiciales pueden hacer cambiar esta visión generalizada de que algunos procesos están manipulados. Una vez cubiertas las plazas también debe de guardarse las formalidades reguladas en la Ley.

Las diferentes situaciones de los funcionarios permiten establecer las reglas a seguir para cubrir los diferentes procesos selectivos.

La declaración de esta situación procederá en todo caso, en los supuestos que se determinen en el presente Estatuto y en las leyes de Función Pública que se dicten en desarrollo del mismo.

### 3.5. SERVICIO EN OTRAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS. (ART.88)

*“Los funcionarios de carrera, que, en virtud de los procesos de transferencias o por los procedimientos de provisión de puestos de trabajo, obtengan destino en una Administración Pública distinta, serán declarados en la situación de servicio en otras Administraciones Públicas<sup>115</sup>.*

*Se mantendrán en esa situación en el caso de que por disposición legal de la Administración a la que acceden se integren como personal propio de ésta.*

*Los funcionarios transferidos a las Comunidades Autónomas se integran plenamente en la organización de la Función Pública de las mismas, hallándose en la situación de servicio activo en la Función Pública de la Comunidad Autónoma en la que se integran.*

*Las Comunidades Autónomas al proceder a esta integración de los funcionarios transferidos como funcionarios propios, respetarán el Grupo o Subgrupo del cuerpo o escala de procedencia, así como los derechos económicos inherentes a la posición en*

---

<sup>115</sup> Como es sabido, las tres subdivisiones de las administraciones públicas, son, la estatal la autonómica y la local.

*la carrera que tuviesen reconocido.*

*Los funcionarios transferidos mantienen todos sus derechos en la Administración Pública de origen como si se hallaran en servicio activo de acuerdo con lo establecido en los respectivos Estatutos de Autonomía<sup>116</sup>.*

*Se reconoce la igualdad entre todos los funcionarios propios de las Comunidades Autónomas con independencia de su Administración de procedencia.*

*Los funcionarios de carrera<sup>117</sup> en situación de servicio en otras Administraciones Públicas que se encuentren en dicha situación por haber obtenido un puesto de trabajo mediante los sistemas de provisión previstos en este Estatuto, se rigen por la legislación de la Administración en la que estén destinados de forma efectiva y conservan su condición de funcionario de la Administración de origen y el derecho a participar en las convocatorias para la provisión de puestos de trabajo que se efectúen por esta última. El tiempo de servicio en la Administración Pública en la que estén destinados se les computará como de servicio activo en su cuerpo o escala de origen.*

*Los funcionarios que reingresen al servicio activo en la Administración de origen, procedentes de la situación de servicio en otras Administraciones Públicas, obtendrán el reconocimiento profesional<sup>118</sup> de los progresos alcanzados en el sistema de carrera profesional y sus efectos sobre la posición retributiva conforme al*

---

<sup>116</sup> Los Estatutos de Autonomía, son la norma institucional básica de cada Comunidad Autónoma, tienen carácter de Ley Orgánica, según lo regulado en el artículo 81 de la actual Constitución de 29-12-78.

<sup>117</sup> Una definición de funcionario, como tal, la podemos encontrar dentro del artículo 24'2 de la Ley 10/95 de 23 de noviembre de regulación del Código Penal. En el cual establece que será funcionario público, "todo el que por disposición inmediata de la Ley o por elección o el nombramiento de la Autoridad competente, participa en el ejercicio de la función pública".

La Ley 3/93 de 20 de octubre, "establece los requisitos acerca de que si los Vigilantes de Seguridad ostentan la condición de Agentes de la Autoridad en el desempeño de sus funciones".

<sup>118</sup> Este reconocimiento personal, a través de los denominados "méritos", será tenido en cuenta a la hora de la promoción interna, en especial, en los procesos de concurso oposición y promoción interna.

*procedimiento previsto en los Convenios de Conferencia Sectorial y demás instrumentos de colaboración que establecen medidas de movilidad interadministrativa, previstos en el artículo 84 del presente Estatuto. En defecto de tales Convenios o instrumentos de colaboración, el reconocimiento se realizará por la Administración Pública en la que se produzca el reingreso”.*

### 3.6. EXCEDENCIA. (ART.89)

*“La excedencia de los funcionarios de carrera podrá adoptar las siguientes modalidades:*

- a) Excedencia voluntaria por interés particular.*
- b) Excedencia voluntaria por agrupación familiar.*
- c) Excedencia por cuidado de familiares.*
- d) Excedencia por razón de violencia de género.*

*Los funcionarios de carrera podrán obtener la excedencia voluntaria por interés particular cuando hayan prestado servicios efectivos en cualquiera de las Administraciones Públicas durante un periodo mínimo de cinco años inmediatamente anteriores.*

*No obstante, las Leyes de Función Pública que se dicten en desarrollo del presente Estatuto podrán establecer una duración menor del periodo de prestación de servicios exigido para que el funcionario de carrera pueda solicitar la excedencia y se determinarán los periodos mínimos de permanencia en la misma.*

*La concesión de excedencia voluntaria por interés particular quedará subordinada a las necesidades del servicio debidamente motivadas. No podrá declararse cuando al funcionario público se le instruya expediente disciplinario<sup>119</sup>.*

---

<sup>119</sup>El régimen disciplinario de los funcionarios públicos está regulado por la Ley, mediante el 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. Mientras que



*Procederá declarar de oficio la excedencia voluntaria por interés particular cuando finalizada la causa que determinó el pase a una situación distinta a la de servicio activo, se incumpla la obligación de solicitar el reingreso al servicio activo en el plazo en que se determine reglamentariamente.*

*Quienes se encuentren en situación de excedencia por interés particular no devengarán retribuciones, ni les será computable el tiempo que permanezcan en tal situación a efectos de ascensos, trienios y derechos en el régimen de Seguridad Social que les sea de aplicación.*

*Podrá concederse la excedencia voluntaria por agrupación familiar sin el requisito de haber prestado servicios efectivos en cualquiera de las Administraciones Públicas durante el periodo establecido a los funcionarios cuyo cónyuge resida en otra localidad por haber obtenido y estar desempeñando un puesto de trabajo de carácter definitivo como funcionario de carrera o como laboral fijo en cualquiera de las Administraciones Públicas, Organismos públicos y Entidades de Derecho público dependientes o vinculados a ellas, en los Órganos Constitucionales o del Poder Judicial y Órganos similares de las Comunidades Autónomas, así como en la Unión Europea o en Organizaciones Internacionales.*

*Quienes se encuentren en situación de excedencia voluntaria por agrupación familiar no devengarán retribuciones, ni les será computable el tiempo que permanezcan en tal situación a efectos de ascensos, trienios y derechos en el régimen de Seguridad Social que les sea de aplicación.*

*Los funcionarios de carrera tendrán derecho a un periodo de excedencia de duración no superior a tres años para atender al cuidado de cada hijo, tanto cuando lo sea por naturaleza como por adopción o acogimiento permanente o pre-adoptivo, a contar desde la fecha de nacimiento, en su caso, de la resolución judicial o administrativa.*

*También tendrán derecho a un periodo de excedencia de duración no superior a tres años, para atender al cuidado de un familiar que se encuentre a su cargo, hasta el segundo grado inclusive de consanguinidad o afinidad<sup>120</sup> que por razones de edad,*

---

la responsabilidad de los miembros de las FCS, encargados de la vigilancia y control del tráfico, al igual que el resto de miembros de las FCS se encuentra regulado en el art. 5 apartado 6 de la Ley 2/86 de 13 de marzo, Ley de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

<sup>120</sup>Los diferentes grados de afinidad y consanguinidad, se realizan computando los

*accidente, enfermedad o discapacidad no pueda valerse por sí mismo y no desempeñe actividad retribuida.*

*El periodo de excedencia será único por cada sujeto causante. Cuando un nuevo sujeto causante diera origen a una nueva excedencia, el inicio del periodo de la misma pondrá fin al que se viniera disfrutando.*

*En el caso de que dos funcionarios generasen el derecho a disfrutarla por el mismo causante, la Administración podrá limitar su ejercicio simultáneo por razones justificadas relacionadas con el funcionamiento de los servicios.*

*El tiempo de permanencia en esta situación será computable a efectos de trienios, carrera y derechos en el régimen de Seguridad Social que sea de aplicación. El puesto de trabajo desempeñado se reservará, al menos, durante dos años. Transcurrido este periodo, dicha reserva lo será a un puesto en la misma localidad y de igual retribución.*

*Los funcionarios en esta situación podrán participar en los cursos de formación<sup>121</sup> que convoque la Administración.*

*Las funcionarias víctimas de violencia de género, para hacer efectiva su protección o su derecho a la asistencia social integral, tendrán derecho a solicitar la situación de excedencia sin tener que haber prestado un tiempo mínimo de servicios previos y sin que sea exigible plazo de permanencia en la misma.*

---

pasos dados hasta llegar desde el afectado hasta llegar al ascendente común, y si se da el caso se pasa a descender hasta llegar al propio afectado. En las diferentes Corporaciones Locales, mediante la negociación de las Juntas de representación sindical o los propios enlaces sindicales, se negocia el denominado Acuerdo Marco, en el cual reflejados los acuerdos mencionados y por tanto los derechos de los trabajadores en este sentido.

<sup>121</sup>En el marco de lo establecido en la Federación de Municipios de la Región de Murcia, 8 FMRM), cada año se publican la oferta pública, dirigida a los funcionarios de esta C.A., de los cursos y plazas disponibles para poder realizar la asistencia a los mismos. De igual manera los propios Ayuntamientos, realizan en el marco de sus competencias y dentro de los programas formativos, cursos periódicos designados a la formación continua de los funcionarios públicos que prestan sus servicios en esas Corporaciones Locales.

*Durante los seis primeros meses tendrán derecho a la reserva del puesto de trabajo que desempeñarán, siendo computable dicho periodo a efectos de antigüedad, carrera y derechos del régimen de Seguridad Social que sea de aplicación.*

*Cuando las actuaciones judiciales lo exigieran se podrá prorrogar este periodo por tres meses, con un máximo de dieciocho, con idénticos efectos a los señalados anteriormente, a fin de garantizar la efectividad del derecho de protección de la víctima.*

*Durante los dos primeros meses de esta excedencia la funcionaria tendrá derecho a percibir las retribuciones íntegras y, en su caso, las prestaciones familiares por hijo a cargo”.*

### 3.7. SUSPENSIÓN DE FUNCIONES. (ART.90)

*“El funcionario declarado en la situación de suspensión quedará privado durante el tiempo de permanencia en la misma del ejercicio de sus funciones y de todos los derechos inherentes a la condición. La suspensión determinará la pérdida del puesto de trabajo cuando exceda de seis meses.*

*La suspensión firme se impondrá en virtud de sentencia dictada en causa criminal o en virtud de sanción disciplinaria. La suspensión firme por sanción disciplinaria no podrá exceder de seis años.*

*El funcionario declarado en la situación de suspensión de funciones no podrá prestar servicios en ninguna Administración Pública ni en los Organismos públicos, Agencias, o Entidades de derecho público dependientes o vinculadas a ellas durante el tiempo de cumplimiento de la pena o sanción.*

*Podrá acordarse la suspensión de funciones con carácter provisional con ocasión de la tramitación de un procedimiento judicial<sup>122</sup> o expediente disciplinario, en los*

---

<sup>122</sup>Según los principios establecidos , en la regulación normativa del Ordenamiento Jurídico, cuando un funcionario este inmerso en un proceso penal y la administración quiera a entrar a valorar esta misma situación, deberá de quedar sujeta a lo que se determine en la vía penal, pudiendo actuar en el caso de que no exista un pronunciamiento expreso, sobre esa cuestión, por la vía penal, la Administración iniciando, continuando o reanudando el procedimiento para tratar de depurar

*términos establecidos en este Estatuto”.*

### 3.8. REINGRESO AL SERVICIO ACTIVO. (ART. 91)

*“Reglamentariamente se regularán los plazos, procedimientos y condiciones, según las situaciones administrativas de procedencia, para solicitar el reingreso al servicio activo de los funcionarios de carrera, con respecto al derecho a la reserva del puesto de trabajo en los casos en que proceda conforme al presente Estatuto”.*

### 3.9. SITUACIONES DEL PERSONAL LABORAL. (ART. 92)

*“El personal laboral se regirá por Estatuto de los Trabajadores y por los Convenios Colectivos que les sean de aplicación.*

*Los convenios colectivos podrán determinar la aplicación de este Capítulo al personal incluido en su ámbito de aplicación en lo que resulte compatible con el Estatuto de los Trabajadores”<sup>123</sup>.*

Todo ello supone una mayor garantía del buen funcionamiento de la Administración y por tanto del Poder Ejecutivo, como desarrollo de su función.

---

responsabilidades por vía administrativa. En cualquier caso y en determinadas cuestiones, si se pueden adoptar medidas cautelares o preventivas, cuando las circunstancias lo aconsejen y en espera y a expensas de esa resolución judicial, según lo determinado en la normativa que reglamentariamente lo determine.

<sup>123</sup>Los convenios colectivos, válidamente celebrados, no podrán contradecir lo dispuesto en la normativa reguladora del Estatuto de los Trabajadores.

## **XII**

# **EVOLUCIÓN POLICIA, DURANTE LOS ÚLTIMOS 25 AÑOS, EN EL MUNICIPIO DE MOLINA DE SEGURA, EN LA MATERIA DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL**



## **XII. EVOLUCIÓN POLICIA, DURANTE LOS ÚLTIMOS 25 AÑOS, EN EL MUNICIPIO DE MOLINA DE SEGURA, EN LA MATERIA DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL**

### **1. REFLEXIÓN INICIAL**

Como se suele preguntar, ¿el profesional nace o se hace?, es una pregunta que para responderla habría que plantearse multitud de variables. Llevado al campo de la práctica la materia pues, representa tantas cuestiones como interpretaciones en torno al Tráfico Viario, siendo muy representativa la evolución experimentada , durante el último cuarto de siglo, teniendo como muestra tanto la evolución del parque móvil, como la evolución del número de agentes , la formación de estos agentes, como es estudio de sus medios y formas de trabajar en un municipio o ciudad como Molina de Segura, que durante este periodo de tiempo ha pasado de tener 30.000 a más de 70.000 habitantes así como de tener un parque móvil de unos 12.000 vehículos a tener unos 34.000, como se puede ver las cifras hablan por sí solas, por ello puede resultar interesante el adentrarse mediante un comentario crítico en el entramado de los citados medios y estructura interna de estos profesionales en el lugar indicado.

Es posible que alguien tenga unas capacidades innatas, pero sin las herramientas apropiadas y en un contexto histórico, cultural y social determinado no podría desarrollarlas. Eso es así, y siempre lo ha sido. No se le puede pedir a un guerrero vikingo , que maneje las armas nucleares actuales, como tampoco es posible pedir a un auxiliar de policía de un municipio muy pequeño, el que tenga una especialidad concreta en una rama determinada, como por ejemplo en la de Atestados e Informes, dado que la mayoría de sus intervenciones van a ser de carácter multifuncional y a pesar de tener que intervenir en accidentes eventualmente, no podría estar únicamente pendiente de esta faceta concreta, y poder desarrollar programas y tecnología en ese ámbito, dado que el mismo municipio al que pertenece no le va a dotar de los medios necesarios, por mucho que a este policía le guste o le pueda interesar la materia del tráfico viario y sus peculiaridades.

La propia legislación va cambiando a un ritmo bastante acelerado en la materia y en general en todo en marco de desarrollo de la seguridad vial<sup>124</sup>, tratando de adaptarse a las necesidades del momento, la demanda ciudadana y a las nuevas innovaciones técnicas (radar, máquinas fotográficas digitales, vehículos dotados de medios técnicos específicos etc).Hacen necesario que esto sea así. Detrás de este cambio legislativo, está la dotación de medios por parte de las Administraciones correspondientes, al frente de las cuales están las Autoridades competentes.

En la mayoría de los casos estas Autoridades, son de carácter designado a dedo, por el grupo político del momento, no siendo los más formados y preparados en la materia, por lo tanto, sus decisiones no siempre son las más acertadas. Se suelen regir por directivas impuestas por el líder del grupo político, regidas además por partidas presupuestarias que en la mayoría de los casos son insuficientes, infladas e infravaloradas en la realidad, para ser destinadas a otros menesteres. Además, en la actualidad, la crisis actual ha agudizado esta perspectiva. Por lo que los medios materiales y personales, son recortados drásticamente, para ser destinados a otras circunstancias.

## 2. PERIODO DE CAMBIOS

En las últimas dos o tres décadas, periodo determinante dentro de la evolución del tráfico, dado que tanto el desarrollo del fenómeno como los cambios de la legislación, ha sido una circunstancia constante, ya que la legislación ha cambiado y se ha modificado de forma permanente. Las necesidades sociales en la materia, han mantenido de cara a las diferentes Administraciones, con peticiones de lo más dispar, para hacerle frente a este fenómeno.

La atribución de competencias , si bien se ha visto igualmente modificada,

---

<sup>124</sup>En el ya mencionad, Trabajo Fin de Grado, presentado por el que suscribe, en esta Universidad Católica San Antonio, (UCAM), el pasado día 7 de junio de 2.013, bajo el título de “Aproximación Crítica a la Regulación del Tráfico”, en su página 11, se hace una pormenorizada cronología de la evolución normativa y regulación legislativa de la materia del Tráfico Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.



no ha cambiado a lo relativo al carácter competencial, estableciendo que sea la Administración Local, la que tenga atribuida la competencia de regular, dirigir, controlar el tráfico viario y la de efectuar Atestados y diligencias de prevención en el ámbito territorial competente, a través de agentes propios, es decir, la Policía Local<sup>125</sup>, así como en lo relativo al control de la Seguridad Vial y el Tráfico viario, en su desarrollo en las vías públicas de su titularidad.

En los años noventa, en el municipio de Molina de Segura, la cantidad de recursos humanos y en concreto de policías locales, para el desempeño de todas las competencias en lo referente a las labores propias que por Ley le vienen establecidas, eran de una treintena de policías, para una población de aproximadamente unos 30.000 habitantes. Evidentemente, no todos los policías estaban destinados a la materia del tráfico, dado que estaban distribuidos en un Sargento Jefe, cinco Cabos, personal de oficina, guardas rurales etc.

Por lo que las competencias propias del tráfico estaban designadas a un número muy concreto de guardias, no todos con la formación precisa y necesaria, dado que algunos de ellos habían accedido con los estudios primarios, sin terminar y con el denominado Certificado de Estudios Primarios, propio de la época.

Aunque entonces ya se exigía para acceder a la Policía Local el denominado y hoy día extinguido, Graduado Escolar, sería el equivalente actual al Segundo de la ESO, acabado. Con ello se accedía a un nivel "D", dentro de la Administración Local, calificado como acceso a la Administración Especial, Subgrupo de Servicios Especiales, según lo que determinaba la ya derogada Ley que regulaba al funcionariado, Ley 30/84 de 2 de agosto, la cual establecía el Régimen del personal funcionario y laboral en las diferentes Administraciones públicas.

Hoy por hoy los funcionarios se rigen por la Estatuto Básico del Funcionario Público, Ley 7/07, el cual establece unos requisitos de Bachiller Superior o equivalente para poder acceder a las plazas de Policía Local, en la Región de Murcia. Según lo determinado por la Ley de Coordinación de Policías

---

<sup>125</sup>La Ley 2/86 de 13 de marzo, Ley de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, (LFCS), regula a las Policías Locales, en el desarrollo del Título V, concretamente bajo el enunciado de lo establecido en los artículos desde el 51 al 54, ambos inclusive.

Locales en la Región de Murcia, Ley 4/98 de 22 de julio. Entrando a formar parte a un nivel C-2, según lo determinado en los diferentes niveles que se contemplan en el artículo 76 del citado Estatuto Básico del Funcionario Público, Ley 7/07.

### 3. LOS MEDIOS MATERIALES, PROPIOS DE LA ÉPOCA

En cuanto a los medios materiales propios de la época de esos años noventa, eran de lo más limitado. Por citar algunos ejemplos haremos mención a que para realizar los Atestados y Diligencias a Prevención<sup>126</sup>, se hacían con máquina de escribir, introduciendo tantos folios como papel de calcar, normalmente cinco copias, ello era necesario según el número de copias que se demandaban, para su posterior remisión al Ministerio Fiscal, a la Autoridad Judicial y dejar en archivo copia de lo remitido.

Los policías que prestaban servicios en la zona centro del pueblo, lo hacían a pie, durante todo el turno de trabajo, normalmente mañana y tarde. Más tarde se desplazaban a esa zona centro, en dos ciclomotores de la marca Liener, los cuales carecían de ningún elemento de seguridad antirrobo, por lo que el policía le quitaba la “pipa” de la bujía para evitar así que se la pudiesen robar, si se alejaba del citado ciclomotor. También era obligado y además estaba mal visto al que no lo hacía, el limpiar el ciclomotor o moto antes de salir a la calle, había que pasarle un trapo y dejarla en condiciones. Con este ciclomotor se cubrirían los puntos fijos de tráfico asignados, los desplazamientos al Colegio a cubrir para el paso de los escolares, así como el desplazarse a cubrir algún posible accidente que podía ocasionarse en la zona donde se prestaba el citado servicio.

Evidentemente el policía iba sin casco, para conducir el ciclomotor de servicio, como el resto de ciudadanos, dado que ello no era obligatorio, en esa época, eso sí, llevaba la correspondiente gorra, prenda esta de obligado uso,

---

<sup>126</sup>La confección de Atestados y Diligencias a Prevención, en materia del desarrollo de las actuaciones que así lo requieran, por parte de las Policías Locales, es una de sus competencias según lo regulado en el artículo 53 de la Ley 2/86 de 13 de marzo, Ley de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad. Asimismo, la Ley 7/85 de 2 de abril, Ley Reguladora de Bases de Régimen Local, establece unas competencias a los municipios. Coincidiendo con ello, el artículo 7 del RDL 339/90 de 2 de marzo Ley de Seguridad Vial, establece y regula pormenorizadamente las competencias de los municipios en torno al tráfico viario.

tampoco ropa apropiada para montar en moto, dado que todos vestían igual, pantalón recto y camisa, con zapatos de charol o similares.

En cuanto al material de servicio, incluida la defensa, el arma, el boletín de denuncias, las cintas reflectantes y otros recursos, (como un trozo de tiza, para ubicar los coches tras un accidente etc.), los llevaba encima el guardia, dado que esos ciclomotores carecían de ningún tipo de depósito para portar objetos.

Más tarde se introdujeron tres motos de la marca Yamaha de 250 CC. Y al poco tiempo dos de la misma marca de 400 CC. Por lo que fueron asignadas a los motoristas, para su utilización, conservación y cuidado. Hasta que más tarde llegaron dos motos de la marca Yamaha modelo diversión de 600 c.c. Todas estas ya estaban dotadas de unas maletas, donde el Policía podía portar sus enseres antes aludidos.

El nombramiento de “motorista”, era más o menos oficial, lo hacía el Jefe y se colgaba en el tablón de anuncios policial. Quedando marcado a fuego ese cargo, sin retribuir, pero con la responsabilidad que conllevaba. Así pues, cuando no había Cabo o Jefe de Servicio, el motorista más antiguo, pasaría a asumir el cargo de Jefe de servicio del turno en cuestión.

Evidentemente no era preciso tener una especialización en la materia, sino, que era suficiente con que el accidente de circulación se hubiese producido en tu turno de trabajo y fuese el, el agente que había sido requerido en ese lance. A partir de ese momento adquirirías la condición de Policía Judicial<sup>127</sup>, dado que te correspondía la misión de confeccionar el Atestado correspondiente o en su caso las Diligencias a Prevención o Informe correspondiente y llegado el caso la instrucción de las correspondientes diligencias para su posterior remisión al Juzgado competente.

Se omitían muchas cuestiones de carácter oficial, pues dependiendo si alguno de los implicados, en el ofrecimiento de acciones, denunciaba por vía penal, o no, se remitía al Juzgado, también dependía de la habilidad del policía de turno, dado que, si no sabía o no disponía del tiempo necesario, terminaba el Atestado en el plazo necesario y establecido (antes de las 24 horas) o bien tardaba

---

<sup>127</sup>La Policía Judicial está regulada, dentro de la actual Constitución de 29-12-78, dentro del artículo 126, el cual establece “*que la Policía Judicial dependerá de los Jueces y Tribunales, en su función de averiguación del delito y aseguramiento del delincuente*”.

meses en poder hacerlo, o por el contrario no lo hacía nunca.

#### 4. INFORMES OFICIALES Y DILIGENCIAS A PREVENCIÓN

Otro caso eran los Informes Oficiales, que había que hacer , para dejar cumplida información de lo que había ocurrido , en la mayoría de los casos no eran confeccionados por los policías intervinientes, sino, que el oficinista de turno , que casi siempre era el mismo, el policía actuante en el accidente le dejaba los datos de uno y otro implicado , de los vehículos inmersos o inmersos en el siniestro , así como el nombre y filiación del herido o heridos, y era él, el oficinista el que hacía el parte o informe para dejar constancia del suceso, aún sin haber estado nunca en el lugar del siniestro , ni conocer las circunstancias concretas relacionadas con el tema, pero bastaba con la explicación dada por su compañero .

Así las cosas, las compañías de seguros, jugaban un papel determinante, mediante la confección del correspondiente Parte Amistoso de Accidentes y eran ellos normalmente los que, con los datos aportados por las partes, confeccionados en la mayoría de los casos, por los Policías actuantes, los que llegaban a un acuerdo entre las partes.

Cuando la cosa se complicaba y era necesario la declaración del Policía Local, para ratificar sus conclusiones, en Juicio Oral, era requerido como “Policía especializado”, en la materia, adquiriendo la condición de pericial las diligencias o informes realizados al efecto.

De igual manera y siguiendo con los medios técnicos, se carecía de lo más elemental para la confección de planos y callejeros, por lo que dependía de la habilidad del policía de turno, para que se hiciese un plano ,a mano alzada, con las medidas y características que pudieran reproducir lo más verosímil posible la situación real de la calle o el cruce donde se había producido el accidente en cuestión<sup>128</sup>.

---

<sup>128</sup> La instrucción de Atestados y Diligencias a prevención, así como los informes concernientes a la investigación y en la intervención en los accidentes de tráfico, es una de las competencias más relevantes, asignadas por la Ley 2/86 de 13 de marzo a las Policías Locales, en su artículo 53.

El pintar en el plano la situación final, tras el accidente, de un coche o una moto, podía suponer un reto, así como la posible situación de un hipotético herido, en esta situación final tras haberse producido el accidente, con la finalidad de que la Autoridad Judicial o Fiscal se pudieran hacer una idea de cómo se produjo y quedaron los coches y personas tras el suceso.

Ni que decir tiene, que no todo el mundo sabía utilizar el alcalímetro<sup>129</sup>, para dejar constancia de las medidas. Aparato este que se trajo después, cuando se aconsejaba reproducir el plano a una escala real de aproximadamente 1/200. Otra cosa era que, por supuesto se carecía en la Policía Local, de cámara de fotos y escáner, no había teléfonos móviles y demás medios técnicos que hoy día vemos como un soporte de trabajo normal en cada uno de nosotros y en especial como miembros de una Unidad de este tipo.

Las diligencias necesarias había que confeccionarlas, durante el transcurso del denominado tiempo libre o a primeras horas del turno 1º, o sea, de mañana, dado que el otro tiempo había que designarlo al trabajo diario y a otras funciones de carácter “prioritario”, y digo prioritario, por no decir rutinario. Órdenes determinadas por la Jefatura del cuerpo policial, porque eso sí, esto de confeccionar diligencias e investigar lo de los accidentes, era de función sopesada como de segundo plano, en el orden de importancia del trabajo policial propio de esa época.

De igual manera se carecía de alcoholímetro<sup>130</sup>, por lo que cuando nos encontrábamos ante un supuesto de conducir bebido, no pudiendo entonces detectar el consumo de drogas. Había que llamar a la Guardia Civil, ellos te decían el resultado aportado y con el paso del tiempo llegaron a aportarnos un tiket, dejando constancia de ello y que se adjuntaba al cuerpo de las diligencias.

---

<sup>129</sup>El “escalímetro” es una regla, normalmente triangular, graduada por cada una de sus caras, de forma que permite establecer una comparativa de la medida a escala, normalmente 1/200 (un centímetro equivaldría a 2 metros en la realidad), entre una medida del plano real y otra en el plano o croquis de campo efectuado en las diferentes diligencias que conforman el cuerpo del Atestado o en su caso, de las Diligencias Prevención.

<sup>130</sup> El alcoholímetro, es el aparato utilizado para medir la tasa de impregnación alcohólica.

El coche se inmovilizaba con un elemento de fijación a la rueda para impedir que el coche pudiese circular, se denominaba “cepo”, este impedía el que el sujeto implicado en la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, pudiese llevarse el coche. Aunque fueron varios los que se llevaron el coche, quitando los citados cepos. Por lo que con el tiempo se les fue denunciando por desobediencia en las dependencias del Cuerpo Nacional de Policía, para su traslado al Juzgado competente, como falta penal. Aunque verdaderamente se dudaba de la legalidad del procedimiento de inmovilización, es decir, de estos cepos, ya que ello de cara a los Tribunales podría haber supuesto una posible coacción.

Cuando a juicio del policía, dejaba de ir influenciado, se le devolvía el mismo. Otras veces otra persona con el correspondiente carné de conducir, se hacía a cargo del mismo. Si había poca influencia se dejaba transcurrir un rato y se le entregaba el coche. La valoración subjetiva del policía en cuestión era determinante, en especial del Cabo de turno que era catalogado como un Juez de paz<sup>131</sup>, en algunas cuestiones del servicio. Mandaban más que un general, pero eso sí, sin formación, ni estudios, solamente con lo aprendido a pie de calle y a base del transcurso del tiempo, aunque a veces se aprendían cuestiones rutinarias de dudosa legalidad, pero claro está que eso eran harinas de otro costal.

##### 5. CRECIMIENTO DE LAS PLANTILLAS

Con las nuevas necesidades y la presión de la demanda social, así como con el crecimiento demográfico y el número de habitantes, fue necesario el ir incrementando el número de miembros en la plantilla de Policías Locales en nuestros municipios.

Con referencias concretas al municipio de Molina de Segura, no por ello iban a cambiar las cosas, muy arraigadas por el paso del tiempo en la materia.

---

<sup>131</sup> La regulación de los Juzgados de Paz, la encontramos dentro de la Ley de Enjuiciamiento Civil, Ley 1/2000 de 7 de enero, en los artículos desde el 99 al 103. Desarrollada por el Reglamento 3/95 de 7 de junio de Los Jueces de Paz. Estos se encargan de cuestiones cuya cuantía económica no rebase la cantidad de 90 euros y están formados por los denominados Jueces legos, es decir, que no necesariamente tienen carácter de ser Licenciados en Derecho y haber superado la oposición de Juez.

Las denuncias por infracciones de tráfico no estaban bien vistas y eran catalogadas como un elemento represor del policía actuante, nunca como un ingreso económico relevante para las arcas municipales.

Sobre todo, teniendo en cuenta su carácter residual, su poca cuantía económica, y la poca presión administrativa en el periodo de ejecución, para que se cumpliera la obligación de hacerles frente a su pago, por parte del ciudadano infractor, en cuanto al pago de las mismas. Por ello el Jefe de turno tenía potestad para romper directamente las de sus amigos y las que les viniera en gana, cuando el policía de servicio se las entregaba, había veces que las rompía en su presencia todas de un golpe, dado que, a su juicio, no era mejor policía el que más denunciaba, y sobre todo si el denunciado era familiar o amigo suyo. Pero nadie podía plantearse, ni por asomo, que el que ejecutaba la acción de romper las mencionadas denuncias acababa de cometer un delito de prevaricación, con todas las agravantes contempladas por la Ley Penal.

Se fueron generando vacantes, y la plantilla de Molina de Segura, fue creciendo. No obstante, había que hacer frente a otras demandas sociales, de carácter más importante para los gobernantes del momento, que la de reforzar miembros del cuerpo de la policía local, destinados a menesteres del tráfico viario, así como para reforzar los medios técnicos destinados a ello.

No obstante, hay que reconocer que creció el parque móvil de la policía local de aquel entonces, en especial al dotar de varias motos para el desarrollo de la función policial de control y regulación del tráfico viario.

Todo ello se materializó con una mayor presencia policial a pie de calle, se regulaban los cruces más importantes en las horas punta, en especial desde las 13'00 h. y por las tardes desde las 19'00 h. De igual manera se cubría la zona centro de esta localidad, con un agente de forma más o menos permanente, lo cual además de cumplir una función de control en la materia del tráfico, servía como medida de sensación de seguridad pública y de información al ciudadano. Se implantó un sistema de control horario de los estacionamientos, en la zona centro, aunque este intento quedó sin prosperar, después de unos tres años de desarrollo, tras el cambio político que le siguió al que impuso la práctica.

Se intentó reorganizar el tráfico<sup>132</sup>, dotando de nueva señalización en las

---

<sup>132</sup>La regulación y control del tráfico viario en el ámbito municipal, mediante agentes

principales vías de la localidad, la calle Mayor se dejó en sentido único, se colocaron semáforos en algunos cruces de especial trascendencia y se ganó en fluidez y sensación de refuerzo policial en la materia del tráfico viario .

Pero eso sí, todo ello confeccionado con el rigor científico del Jefe y de sus amigos, sin especialización, cursos de formación sobre el tráfico ni estudios , pero las horas extra bien apuntadas y retribuidas ,dirigidas a dedo ,con un indicador común , mantener a toda costa el grupo ,bien consolidado en torno a la Jefatura, sentando así fuertemente sus cimientos y consolidando las bases para que todo aquel que lo hiciese lo suficientemente bien, entrase a las codiciadas plazas de oficina, puestos de primera o a las vacantes de cabo, como así fue posteriormente, sentando un precedente único en la estructura piramidal, no importaba tanto la formación y preparación , como la fidelidad y peloteo , lo segundo era mucho y mejor valorado, aunque luego a la larga y a la postre , de daría bastantes quebraderos de cabeza , todas estas medidas.

Con ello se fue dotando, poco a poco, de algunos medios a disposición del policía que tuviese que efectuar diligencias sobre los accidentes de tráfico, como la ruleta para medir distancias, sustituyendo a la antigua cinta métrica, se dotó de tampones<sup>133</sup>, con la silueta de coches ,motos y personas , así como la de algunas señales de tráfico y la primera cámara de fotos , capaz de reproducir la situación de los vehículos implicados ,tras el accidente , así como la situación de los elementos inertes, que sirvieran como referencia a la hora de poder reconstruir con mayor fiabilidad el accidente en cuestión<sup>134</sup>.

---

de la autoridad propios, le viene establecida como competencia por Ley, a los municipios, según lo tipificado en el artículo 7 de la del RD. 339/90 de 2 de marzo, Ley Sobre Tráfico Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, más comúnmente conocida como Ley de Seguridad Vial.

<sup>133</sup> Los tampones impregnados de tinta, servían para dejar reflejado en el plano, la situación de la persona accidentada, la moto o el coche. Normalmente ubicados en ese plano a escala 1/200, situación final después de haber sufrido el accidente.

<sup>134</sup>La reconstrucción de accidentes de circulación, es una competencia atribuida a agentes especializados de la Guardia Civil en vías interurbanas, mientras que en vías urbanas es una competencia de las Policías Locales. Toda la regulación en la materia en cuanto al régimen de competencias de uno y otro cuerpo policial, la encontramos en la



De todas maneras, había que tener “suerte”, para que, en un accidente de relevancia, le tocara de servicio a un policía de los más cualificados o responsables, para que las diligencias oportunas fuesen desarrolladas dentro del marco reglamentario establecido. Dado que se seguía instruyendo por parte del agente que le tocara el servicio, y como hemos mencionado, no todos tenían la cualificación necesaria.

#### 6. CREACIÓN DEL EQUIPO DE ATESTADOS

Tras numerosos errores y algún que otro toque por parte de las Autoridades competentes, hubo que plantearse la necesidad de crear el Equipo de Atestados. Parecía una misión difícil de materializarse, pero al final se logró. Se creó el Equipo de Atestados, estando integrado por unos diez agentes, todos con una hipotética formación en la materia, exceptuando algunos casos que era necesario ponerlos, como por lástima, sucede en las Administraciones Públicas, para acallar críticas, contentar a algunos y compensar así otros favores.

En este contexto la evolución supuso una revolución en el campo de la instrucción de diligencias y la remisión de Atestados a la Autoridad Judicial. Se fue profesionalizando el grupo, con una formación teórico-práctica. La realización de cursos, el establecer diligencias informatizadas, mediante la introducción de equipos de PC, ordenadores capaces de contener programas específicos y de archivo supuso un avance significativo y cualitativamente relevante en el campo de profesionalización de las diligencias policiales.

No sin tener que soportar críticas, como a la hora de materializar cualquier cambio, se designaron al Equipo de Atestados, algún vehículo concreto, se incrementó el número de aparatos de muestreo de alcohol<sup>135</sup>, tanto manuales

---

Ley 2786 de 13 de marzo. Los supuestos establecidos para la confección de Atestados son determinados, es decir, se dan en supuestos tasados, como son el haber ocurrido como consecuencia del accidente heridos y/o fallecidos, haber daños en la vía (farolas, ornato público, vallas, semáforos etc), o bien cuanto la cuantía económica supere los 80.000 euros. La ausencia de denuncia no impedirá la práctica de diligencias de prevención, según lo dispuesto en el artículo 639'2 del actual Código Penal, Ley Orgánica 10/95 de 23 de noviembre.

<sup>135</sup>La regulación actual de la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, la

como de un equipo evidencial<sup>136</sup>, todo ello fue capaz de regular la materia de forma mucho más eficiente.

## 7. IMPLANTACIÓN DE LA O. M. DE TRÁFICO

Pero no en todos los ámbitos se creció al mismo ritmo, en materia de tráfico se hicieron fallidos y cuestionados intentos de implantar una Ordenanza Municipal, capaz de regular y desarrollar la materia del tráfico viario. La cual no prosperó , porque durante un tiempo atrás el ilustrado Equipo de Gobierno<sup>137</sup>, había aprobado otra anteriormente , que nos hizo salir a Molina de Segura en las Noticias de Antena 3, como ejemplo de cosas mal realizadas y claro fue una burla a nivel nacional, se regulaban aspectos como era el caso de que los peatones fueran el fila india , o cosas similares ,en fin una regulación de película, si bien es verdad que las críticas se endurecieron al venir desde la oposición política del partido gobernante.

Entre los medios de comunicación social , televisión, radio etc, así como la oposición política al partido gobernante mencionada, en aquel entonces hicieron cambiar la idea , las críticas fueron muy fuertes sobre todo lo concerniente a la

---

encontramos en el Código Penal, Ley Orgánica 10795 de 23 de noviembre, según lo establecido en el artículo 379'2, en el cual se establece..." *con las mismas penas será castigado el que condujere un vehículo a motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. En todo caso será condenado con dichas penas 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.*

<sup>136</sup> El aparato alcoholímetro evidencial es muy preciso en la medición del grado de impregnación alcohólica, su versión es digitalizada y está sometido a control periódico anual por el Instituto de Metrología.

<sup>137</sup> Normalmente los Equipos de Gobierno de los diferentes Ayuntamientos, que se rigen tanto por el régimen común, como por el régimen especial, es decir, con referencia a estos últimos en municipios de gran población, es la Junta de Gobierno Local, la que decide cuestiones relacionadas con esta materia. Esta Junta Local está integrada por 1/3 del número legal de miembros del Pleno del Ayuntamiento, nombrados y separador libremente por el Alcalde, dado cuenta en el Pleno. (ART. 21 LRBRL, como una competencia directa del Alcalde).

regulación del comportamiento de los peatones, en cuanto a la obligación de circular en línea para no obstaculizarse unos a otros, la prohibición de agruparse en lugares de tránsito público y otras cuestiones que sirvieron de caldo de cultivo, por lo que no fue finalmente aprobada la citada Ordenanza Municipal<sup>138</sup>.

No existiendo en la actualidad, aunque su implantación sea de carácter obligado y preceptivo, por la normativa reguladora del tema en cuestión, en el ámbito de carácter estatal, dado que las denuncias para que puedan ser propuestas de oficio o a instancia de parte (obligadas o voluntarias), tramitadas y ratificadas por la Autoridad competente, deben de estar contempladas mediante Ordenanza Municipal.

Ello debe de estar en consonancia con la regulación legislativa de ámbito nacional y de esta manera puedan seguir los trámites necesarios para seguir el procedimiento adecuado y llegar mediante los cauces legales y reglamentarios establecidos dentro del procedimiento y poder consumir así el llegar a su finalización con las debidas garantías legales.

No debemos olvidar que cada día son más las empresas y aseguradoras que se encargan de resolver problemáticas suscitadas a través del recurso de multas<sup>139</sup> a sus clientes, tramitando la mayoría de estos procedimientos a través

---

<sup>138</sup> El artículo 49 de la LRBRL, Ley 7/85 de 2 de abril, establece los requisitos necesarios para la aprobación de las OOMM que regulan las diferentes materias en el ámbito local.

<sup>139</sup>Esta posibilidad de recurrir las denuncias se ha visto mermada, por la última modificación que afecta al Procedimiento Sancionador en Materia de Tráfico, RD. 320/94 de 25 de febrero, desarrollo normativo del Título VI, artículos desde el 73 al 84, de la Ley de Seguridad Vial, RD. 339/90 de 2 de marzo, de forma que actualmente si se decide recurrir la sanción, según lo establecido en el Capítulo II del Título VII, artículos desde el 107 al 119 de la Ley 30/92 de 26 de noviembre Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, la bonificación, por pronto pago, se ve afectada, de forma que si se pierde el recurso, automáticamente la cuantía ya no se ve bonificada, y pasa a ser del total del importe cuantitativo de la misma. Con la circunstancia agravada de que es la propia Administración competente la que se ratifica de oficio, sin pasarle el citado recurso al agente que interpuso la propuesta se sanción que nos ocupa. Entendiendo que con esta medida se pueda estar vulnerando el derecho de "legalidad" y creando una presunta indefensión en los administrados.

de los plazos, prescripción, caducidad, nulidad y anulabilidad, error en los trámites procedimentales etc.

#### 8. NOVEDADES INCLUIDAS EN EL PROCEDIMIENTO SANCIONADOR

Si es verdad que en la actualidad el Procedimiento Sancionador en materia de Tráfico , R.D. 320/94 de 22 de febrero, con sus modificaciones posteriores, ha endurecido las cuestiones una vez que el supuesto infractor recurre la sanción, penalizándole con el no reconocimiento de la bonificación establecida por pronto pago, es decir, de la reducción en la mayoría de los casos de hasta el 50% de la cuantía de la multa en cuestión, en todas las infracciones, con independencia de que hayan sido catalogadas como leves, graves o muy graves, por ello algunos críticos y la Doctrina Científica no han dudado en cuestionar si con esta medida se ha podido vulnerar el Procedimiento Administrativo Común , Ley 30/92 de 26 de noviembre<sup>140</sup> con sus correspondientes reformas, y en concreto el apartado concerniente a las “garantías del ciudadano”, es decir, el derecho a recurrir y no poder verse vulnerado el derecho de indefensión , del artículo 24 de nuestra Carta Magna.

En cualquier caso, la Jurisprudencia de los tribunales irá emitiendo Sentencias que puedan abrir el camino de lo que aquí se menciona de modo sucinto.

#### 9. EMBRIÓN DE LA POLICÍA AUTONÓMICA

Fue ya, en esta década, cuando se planteó el abrir el abanico de la especialización, introduciendo las secciones, en la Policía Local de Molina de Segura, con la especialidad que se le presupone, secciones que se llevarían a cabo de la mano de la Comunidad Autónoma de Murcia, la cual aprovechando la buena situación económica de aquel entonces, incentivó a los Ayuntamientos, para que sacaran oposiciones a Policía Local, lo cual se iba viendo como el futuro embrión de lo que parecía iba a suponer en el futuro la Policía Autónoma, la

---

<sup>140</sup> Esta norma legal regula La Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. Modificada por la Ley 10/99 de 13 de enero.

creación de las Unidades Especiales de Seguridad Ciudadana, llegó a los municipios. Para ello se confeccionó el Plan de Seguridad Ciudadana el cual abarcaba el periodo desde 2.006 al 2.016, para quedar completado en sus objetivos.

La propia Comunidad Autónoma a los municipios que se adherían les cedía los coches, su mantenimiento, su reparación en el Parque Regional etc. Así mismo estableció un sistema de subvenciones para aquellos Ayuntamientos que se sumaran a este proyecto, llegando a financiar a los policías que mediante la correspondiente oposición habían accedido dentro del programa de desarrollo local en el ámbito de la Seguridad Pública de esta Comunidad Autónoma<sup>141</sup>.

Pasando a denominarse UESCARM, (Unidades Especiales de Seguridad Ciudadana de la Región de Murcia). Este programa desarrollado mediante una Ley del 2006, fue muy ambicioso y pretendía incrementar el número de policías en la Región de Murcia, de forma considerable.

Las encuestas del momento manifestaron la intención de voto de los murcianos, como inquietante al arrojar un resultado muy claro, dado que le daban a la “seguridad pública” un puesto prioritario, dentro de sus inquietudes más acuciantes. Ese dato no pasó desapercibido para los gobernantes del momento, los que aprovechando estos resultados quisieron inclinar las balanzas de los votos emitidos por los ciudadanos, hacía este reto de cara al futuro.

---

<sup>141</sup>En aquella época, año 2006 , la situación económica permitía a los gobernantes políticos de la C.A. de la Región de Murcia, hacer planes de futuro , de la mano del Sr. Consejero D. Manuel Campos, considerando que se podría llegar a asumir las competencias en Justicia y Seguridad Pública y con ello previa modificación del Estatuto de Autonomía de esta Región, Ley Orgánica 4/82 de 9 de junio, poder llegar a crear la denomina Policía Autónoma, todo ello una visión de futuro claramente equivocada y abocada al fracaso , como ha resultado ser con posterioridad, debido fundamentalmente a la crisis, no solamente no pudiendo asumir la citada competencia , sino, que además se ha dejado de subvención en la materia de Seguridad a los municipios de la región, en lo referente al coste de mantenimiento de las Policías Locales, vestuario, coches , en definitiva medios materiales en general , que unido a la paralización de los accesos a las plazas de nueva creación, han generado una merma en la seguridad pública de nuestros municipios , que empieza a dar sus resultados.

## 10. REFERENCIA ESPECIAL AL MUNICIPIO DE MOLINA DE SEGURA

En concreto Molina de Segura se sumó a este proyecto, sacando oposiciones que hicieron incrementar de una forma espectacular la plantilla, los gobernantes del momento invirtieron en la Seguridad Ciudadana, se construyó un Cuartel de Policía en la Avda. de Madrid nº 44, que no tardó en aparentar quedarse pequeño.

Se invirtió en la iniciación de la construcción de un nuevo Cuartel afincado en una de las más prestigiosas y pobladas de las Urbanizaciones de la localidad, en concreto en la Entidad Urbanística de la Alcayna, el cual está catalogado hoy día, al llevar ya más de seis años funcionando, como un Centro Multifuncional, vanguardista, dada su polivalencia, ya que está dotado de salas formativas, aula de estudios, galería de tiro<sup>142</sup>, almacén de determinado material etc...

Se dotó a los policías locales de más y mejores medios, tanto en el plano material como en el cultural, con cursos formativos y programas cada vez más enfocados a la especialización, profesionalización y ambiciosos, de cara al futuro.

Fueron tantas las plazas y convocatorias realizadas, que no todos los policías que lograron acceder estaban cualificados y especializados, como se les suponía en base a los requisitos de acceso establecidos por estudios y cursos así como el periodo de formación establecido por la misma Comunidad Autónoma de Murcia, aunque se llevará a cabo en algunos municipios, en concreto Molina de Segura, fue uno de los municipios donde se impartieron los programas de formalización necesarios, después de pasar el periodo previo de oposición, antes de llegar a Jurar el Cargo definitivo, como funcionario de carrera, y donde yo tuve el privilegio de impartir clases teóricas<sup>143</sup> de alguna de

---

<sup>142</sup> La Galería de tiro de este Centro Multifuncional está considerada como una de las mejores, sino, la mejor de todas las Galerías de tiro policiales en la Región de Murcia.

<sup>143</sup>En las promociones de un número tan considerable de plazas, que se generó en los años 2000 y siguientes, hasta el empezar la actual crisis, sobre el año 2007, hizo que la Consejería de la Presidencia, no pudiera realizar los cursos de preparación establecidos para los policías que habiendo superado en periodo de la oposición, de las plazas ofertadas por los diferentes municipios, necesitaban de este ciclo formativo de carácter teórico-práctico, previo al jurar definitivamente el cargo como funcionario de carrera. Por ello a algunos municipios, sobre todo los de más población, se les encargase la tarea de

las materias contemplada en el programa mencionado.

Estos policías , no tardaron en sumarse al carro de la funciones policiales , pero eso sí, como suele ocurrir dentro de las policías locales, los más nuevos entran a formar parte de las secciones de tráfico, llegando a plantear pronto problemáticas sobre su futuro, al entender que es de carácter incierto, problemáticas que aún perduran en la actualidad y han supuesto recientemente, reivindicaciones, plantadas, pitadas y manifestaciones, exigiendo cambios sobre su papel dentro de la plantilla de Policía Local.

No obstante, fue la crisis la que paró en seco este proyecto, frenando la escalada de acceso a las plazas de Policía Local en la Región, y de su mano los recortes en materia de seguridad. La financiación de los Policías que habían entrado en este periodo, cesó. El Parque Móvil, fue envejeciendo, los coches que se habían cedió presentaban cada vez más y más problemas mecánicos y de mantenimiento, quedando la mayoría para piezas de desguace.

Por lo que el Gobierno Autonómico opto por cerrar el Parque Móvil Regional, para estos menesteres, cediendo los vehículos a los diferentes Ayuntamientos a los cuales se les habían cedido en su momento. Aunque no tardarían en suponer sus reparaciones, una carga cada vez más difícil de soportar para los Ayuntamientos, quedando igualmente como piezas de desguace y más tarde se les ha ido dando de baja definitiva.

#### 11. CREACIÓN DE UNIDADES ESPECIALIZADAS

Con este panorama las secciones que se crearon en Molina de Segura, fueron; Seguridad Ciudadana, Medio Ambiente, Tráfico, Atestados e Informes, así como más tarde al incorporarse la sección de Urbanizaciones y Pedanías.

Ello supuso un cambio en la mentalidad policial de aquel municipio que había crecido de tal manera que en la actualidad se encuentra estructurado por una plantilla de 120 miembros en la Policía Local, divididos en un Subinspector-Jefe, un Oficial, tres Sargentos, quince Cabos y el resto de agentes. Con una

---

preparar a dichos agentes en prácticas. Por ello Molina de Segura, desarrolló varias ediciones de estos ciclos formativos, en los cuales intervine como docente, según lo descrito en la exposición del presente trabajo.

población censada en el Padrón de habitantes próxima a los 74.000 habitantes, pero en constante crecimiento demográfico.

Siendo la demanda social de servicios cada vez más exigente y además variada, no sólo se demandan servicios en materia de tráfico, sino, que cada vez más se requieren servicios de ámbito doméstico, en el que la Policía Local por su proximidad al ciudadano, está llamado a intervenir en los conflictos privados cuando sea requerido al efecto.

Al igual que el crecimiento de la plantilla de la Policía Local se desarrolló a un ritmo vertiginoso, en otros sectores de la seguridad pública se lograron notables avances, como fue el desarrollo de la plantilla del Cuerpo Nacional de Policía, afincado en nuestra localidad. Aunque estos no tengan, propiamente establecidas funciones sobre el tráfico y todas las circunstancias en torno a la materia, en alguna ocasión han intervenido para poner de manifiesto conductas relacionadas con el tema.

Las cuestiones de los siniestros en las carreteras y sus consecuencias se encuentra en un plano de actualidad bastante consolidado, en cuanto a su consecución, dado que con la especialización de los policías que hacen las labores en este ámbito, junto con la implantación hace unos años de un sistema de calidad<sup>144</sup>, hoy día dado de baja, pero aun así ha servido todo ello en su conjunto para que se mejorase notablemente en este campo.

Las Compañía Aseguradoras<sup>145</sup> confían en los informes policiales que se confeccionan y por ello los solicitan constantemente, como forma verosímil de aclarar determinados conflictos suscitados entre las partes implicadas en los siniestros de esta índole.

---

<sup>144</sup> La norma de calidad ISO 2.000, que se implantó durante prácticamente una década se ha dejado actualmente en el cajón del olvido, debido en parte a la situación económica por la que se está atravesando, unido a los constantes requisitos de índole administrativa, cada vez más difícil de seguir por la empresa y cumplir por parte de los Ayuntamientos que la tienen implantada.

<sup>145</sup> Tan sólo cuando las circunstancias adquieren una relevancia penal o en situaciones de controversia constatada, los agentes de la autoridad encargados del tráfico viario, son citados para ratificar sus informes y diligencias a prevención, así como los contenidos de los Atestados en Juicio Oral.



**XIII**

**COMENTARIO CRÍTICO A  
LA REGULACIÓN DE LOS  
DELITOS CONTRA EL  
TRÁFICO Y SEGURIDAD  
VIAL**



### **XIII. COMENTARIO CRÍTICO A LA REGULACIÓN DE LOS DELITOS CONTRA EL TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL**

#### **1. INTRODUCCIÓN**

Dadas las cifras de muertos y heridos, como consecuencia de los accidentes ocurridos en relación con los accidentes de tráfico, y como cabría decir en la moderna Criminología, sin duda existe una cifra negra integrada en estos números, es decir, se dan por accidentes, determinadas conductas delictivas que jurídicamente tendrían cabida como verdaderos delitos y que quedan impunes al haberse producido con los elementos que intervienen en el tráfico y la seguridad vial, pero que en realidad se han cometido con dolo y culpa, con conciencia y voluntad. Pero muy difícil de probar al quedar enmascaradas dentro de este ámbito.

Por otro lado, la opinión pública coincidiendo con determinados apartados de la doctrina científica, coinciden en señalar que, bajo un prisma de cada vez más sensibilización, hacía que determinadas conductas queden castigadas con penas, no acorde con el daño causado, así, como máximo, un accidente con resultado de muerte, no podrá ser castigado con penas de más de cuatro años de cárcel.

Si nos paramos a pensar, estas penas son ridículas, es decir, un hombre que conduciendo bebido o ha consumido drogas o sustancias tóxicas y que se encuentra inmerso en un accidente de tráfico, que como consecuencia ha arrojado la muerte de un joven que circulaba correctamente con su moto, sólo cumplirá, en el mejor de los casos cuatro años de cárcel.

Esto sin duda es preocupante y por ello están saltando las alarmas sociales, y son cada vez más los que piden que se incrementen las penas de estos delitos. Así como el cumplimiento íntegro de las condenas impuestas por los Jueces y

Tribunales en sus Sentencias<sup>146</sup>.

De igual manera merece el Poder Legislativo el reproche social y la crítica de algunos colectivos con competencia en la materia de parecer estar de espaldas a la realidad social del momento, legisla y no aplica sus propias decisiones, vaya como ejemplo la circunstancia de tanto en el ámbito administrativo, art. 12 RDL 339/90 de 2 de marzo, desarrollado por los artículos desde el 20 al 31 del RGC, como en el ámbito penal, art. 379'2 C.P. se castiga además de ir bajo la influencia de bebidas alcohólicas, el ir bajo la influencia de drogas tóxicas y estupefacientes,

---

<sup>146</sup> Algunas precisiones en torno a los Atestados instruidos, incluidas en Sentencias de interés por su contenido de amplia y lógica aplicación en la materia son las siguientes:

STC 138/1992 de 13 de octubre. *“El Atestado equivale, en principio a denuncia, pero también tiene virtualidad probatoria propia cuando contiene datos objetivos y verificables, que expuestos por los agentes de la Policía Judicial con su forma y demás formalidades exigibles por los artículos 292 y 293 de la Lecrim. han de ser calificados como declaraciones testificales”*.

STC 173/1997 de 14 de abril. *“El valor del Atestado sólo puede concederse 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,...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 perímetro de la prueba pre constituida 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 su efectiva contradicción por las partes,...el atestado policial no tiene la consideración de prueba documental, sino única y exclusivamente de denuncia”*.

SAP Ourense de 15 de enero de 2004. *“Al aludir al mecanismo de producción de un accidente señala: ...obviamente, el informe sobre la apreciación de producirse el accidente obrante en el atestado es una simple apreciación subjetiva”*.

SAP de Madrid de 29 de septiembre de 2003. *“...si bien es cierto que en juicio crítico del accidente emitido por los funcionarios de la Policía Municipal que confeccionaron el atestado se señala que,...con la huella de frenada de 15'50 metros, la velocidad a la que circulaba el taxi oscilaba entre 50 y 55 km/h, dicho juicio crítico no puede considerarse como un elemento objetivo a valorar en el acto de juicio oral”*.

no obstante no se dota a las Policías Locales ni a otros Cuerpos Policiales con competencia en la materia de los medios de medición de drogas y otras sustancias, ni tampoco se les obliga a las diferentes Administraciones a proporcionar estos medios a sus Policías.

En la inmensa mayoría de las plantillas de Policías Locales se carece de estos aparatos de detección. No obstante, además otros críticos en la materia nos manifiestan que, aunque existan, es muy difícil poder predecir si el consumo de estas sustancias es del momento de la conducción o de días anteriores. Evidencia esta difícil de probar, lo que podría dar lugar a que prospere la nulidad y/o archivo de las actuaciones.

Por otra parte la Fiscalía General, aunque materializa decisiones que no son vinculantes si orienta y así se ha pronunciado dando instrucciones a los diferentes Cuerpos Policiales con competencia en la materia<sup>147</sup>, para que aunque la conducción de un vehículo a motor se realice, bajo la ingesta de medicamentos que hayan sido recetados por prescripción médica, (dado que con la última reforma de la LSV, la cual entró en vigor el pasado día 10-5-14, se despenalizaba esta circunstancia, sobre la base de unos criterios específicos que después se comentarán), y que por ello se sancione a aquellos conductores que arrojen esta influencia constada en las pruebas psi-comotrices o de contraste.

## 2. DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL

Por ello cuando el legislador ha contemplado en la vigente regulación al respecto por el actual Código Penal, Ley 10/95 de 23 de noviembre, y sus modificaciones posteriores, los delitos relacionados con el tema de la seguridad vial, se suscitan algunas contradicciones, así pasamos a ver algunos detalles.

Según lo dispuesto en el artículo 773 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, así como en el artículo 4.4 del Estatuto Orgánico del Ministerio Fiscal, o en el artículo 547 y siguientes LOPJ y el artículo 10 del RD 769/87 de 19 de junio, sobre la Policía Judicial, todos ellos bajo el prisma del artículo 126 de la

---

<sup>147</sup> Existe un Convenio Marco de colaboración, cooperación y coordinación entre el Ministerio del Interior y la Federación de Municipios y Provincias, en materia de seguridad ciudadana y seguridad vial, de 20 de febrero de 2007.

CE-78, han servido como base jurídica y reglamentaria para dictar la Instrucción 1/09 relativa a los delitos contra la Seguridad Vial, la cual viene a contemplar el oficio de fecha de 25 de marzo de 2.008, en el cual se efectuaron otras indicaciones sobre la materia. Para sentar los preceptos legales aplicables tras la reforma del Código Penal, por la Ley 15/2.007 de 30 de noviembre. Presupuestos necesarios para la observancia de requisitos de autorización por la Fiscalía General del estado sobre la materia.

### 3. VELOCIDAD EXCESIVA

El tema de la velocidad por encima de los límites legalmente establecidos, hasta ahora venía contemplado en el plano de las sanciones puramente administrativas, pero ahora pasa a estar regulada en el C.P. Así, en cuanto a la interpretación de la expresión, “velocidad permitida reglamentariamente”, el artículo 379’1 deja implícito que la norma penal ha de partir del riguroso cumplimiento de las obligaciones sobre señalización. No podemos olvidar que la señalización se encuentra en el Título III de la misma LSV, RDL 339/90 de 2 de marzo y por tanto en el desarrollo del Reglamento General de Circulación RD 13/92 de 17 de enero, desarrollado por el RD 1428/03 de 21 de noviembre.

De esta manera el C.P. establece dos límites cuantitativos, uno el de rebasar 60 km/h. a la velocidad permitida en las vías urbanas y otro el rebasar el de 80km/h. en vías interurbanas. Los límites de velocidad a tener en cuenta, en este artículo penal (379’1), no son sólo los de la vía, sino, los correspondientes a la clase del vehículo y condición del conductor, como puede ser un conductor novel, así como otras circunstancias personales o de restricciones o limitaciones de la circulación.

Si se incumplen los citados límites y hay medios mediante los que puedan quedar constatados por los agentes de policía destinados al control del tráfico viario, deberán de constar en los Atestados policiales ,confeccionados por los motivos antes aludidos, en relación con el tráfico viario, tendrán que consignarse las circunstancias de la vía, las meteorológicas, así como la densidad del tráfico , riesgos concurrentes y otras como imprevisibles que puedan ocurrir en el transcurso del accidente. También habrá que hacerse una descripción con

reportaje fotográfico o de grabación de la señalización vial de esa carretera o calle, ubicación, visibilidad y estado material.

Por ello, también tendrá que reflejarse el estado del vehículo y las circunstancias del conductor a efectos de aplicar las limitaciones fijadas anteriormente. Se adjuntará, en su caso, un informe del titular de la vía o responsable de la señalización sobre el procedimiento y antecedentes para poder realizarla, obras que pudiesen haber, detalles significantes a tener en cuenta. Y todos los que en su labor de investigación lleven a cabo los agentes destinados a estos menesteres.

Hay que tener en consideración que no existe un “número clausus” de medios de prueba sobre estos hechos delictivos. Los mismos podrán investigarse no sólo con instrumentos de detección sino, con informes técnicos sobre el accidente, como huella de frenada, declaración de testigos, confesión del acusado<sup>148</sup> y otras circunstancias de interés para poder esclarecer todo lo relacionado en el tema del accidente.

Cuando se trate de señalización de límites de velocidad concretos, habrá de tenerse en consideración tanto la señalización permanente como la variable, al definir el objeto de la Ley, alude a los criterios de señalización que pueden obedecer a las cuestiones como la fluidez del tráfico, el control del mismo, la seguridad de bienes y personas, calidad de la vida en las ciudades, evitar la contaminación y otras añadidas.

Cuando sólo se cuente con el dato de la matrícula<sup>149</sup> y la propiedad del vehículo, se procederá a la investigación en profundidad de la autoría de los hechos constitutivos de un posible delito.

Los datos de excesos de velocidad, captados por los elementos de detección, serán remitidos por la Autoridades competentes sobre el tráfico viario a las Fiscalías, por lo miembros de la Policía Judicial que realizan las indagaciones, elaborando un Atestado que será remitido a la propia Fiscalía y

---

<sup>148</sup>Tener en cuenta el apartado destinado a la Investigación de Accidentes, del TFG presentado por el que suscribe en la UCAM en junio de 2013. Sobre comentarios críticos sobre la regulación del tráfico.

<sup>149</sup>La matrícula debe de ser tenida en cuenta como soporte material en el que se incorporan datos suficientes para adquirir la condición de documento a efectos penales.

presentarán al mismo tiempo en el Juzgado competente.

Si se da el caso de instrucción de procedimiento administrativo que se incoa y se tramita al mismo tiempo que el penal, hasta el momento de estar pendiente de resolución del primero. Así, concluido el proceso penal, con archivo o absolución se iniciará, continuará o reanudará el procedimiento para poder verificar si la hubiere alguna responsabilidad de índole administrativa. Art. 2 del RD 320/94 de 25 de febrero y normativa de desarrollo sobre el Procedimiento Sancionador en materia de tráfico, comúnmente denominado este precepto como denuncias administrativas y jurisdiccionales penales.

Es imprescindible en relación con los instrumentos de detección de velocidad que obren en las diligencias, el Informe de verificación del producto después de su instalación, certificado de ensayos de verificación, verificación tras una reparación o modificación o certificado de verificación periódica<sup>150</sup>. Se dan en algunos casos insuficiencias en el certificado unido por la fuerza policial, cuando la entidad certificadora no es el Centro Nacional de Metrología, al aportarse únicamente el dato de que el aparato ha superado la verificación, sin más especificaciones. Con ello no es suficiente, hace falta la constancia de los ensayos y comprobaciones a que se ha hecho referencia.

Con respecto a los errores de estos instrumentos deberá de atenderse a los recogidos en los documentos citados, si el aparato cinemómetro ha obtenido la autorización del modelo antes de la entrada en vigor del RD. 889/2006 o bien ha entrado después, si el aparato cinemómetro tiene menos de un año o que hayan superado una verificación periódica, también los que hayan sido reparados o modificados y en todos los casos hay que distinguir y dejar constancia si se trata de un radar fijo o uno móvil, así como que, si el móvil se había instalado en una instalación en movimiento, o no.

#### 4. CONDUCCIÓN BAJO LA INFLUENCIA DE BEBIDAS ALCOHÓLICAS, DROGAS TÓXICAS Y ESTUPEFACIENTES

En el artículo 12 de la LSV se regula esta materia en el ámbito administrativo, en el plano penal y en lo referente a la conducción habiendo

---

<sup>150</sup>Conforme la Orden ITC 3699/2006.



ingerido bebidas alcohólicas<sup>151</sup>, drogas tóxicas o estupefacientes, el artículo 379'2 del C.P. se ha configurado una tasa objetiva basada en el juicio de la peligrosidad que ha interpretado el legislador, por lo que no es necesario acreditar influencia, maniobras de infracción o signos de embriaguez. Se puede por tanto catalogar como delito por conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, para los casos de tasas inferiores acompañados de otros datos probatorios, pruebas psicomotrices o de contraste o bien para cuando no se cuenta con pruebas de detección o estas carezcan de validez jurídica<sup>152</sup>.

Las dos tasas establecidas actualmente son la de 0'15 ml/l air. Espirado, para conductores noveles, de vehículos de tercera categoría y vehículos prioritarios, mientras que la tasa de 0'25 ml/l. air. Espirado lo es para vehículos turismos cuyos conductores tengan ya acreditada una mínima antigüedad. Por su parte en el BOE de fecha de 7 de abril de 2014, número 70-06, en su página nº 3, apartado IV se publicó textualmente una modificación sustancial del artículo 12 de la LSV, en su nueva redacción, estableciendo en cuanto a la regulación de drogas en la conducción, que aunque las versiones primeras del texto de la LSV ya hacían mención a la prohibición del consumo de drogas en la conducción, ha habido que esperar varios años para que los controles para la detección de estas sustancias se generalizaran, para poder abordar este problema, que se constata como uno de los más graves<sup>153</sup> para la seguridad vial. Aunque como indicábamos actualmente la mayoría de plantillas policiales carezcan de medios de verificación necesarios para su detección.

---

<sup>151</sup> Este artículo ha sido modificado en su redacción y contenido por la LO 15/07 de 30 de noviembre por la que se ve modificada la LO 10/95 de 23 de noviembre del Código Penal, en materia de Seguridad Vial. De igual forma afecta a su redacción en base a la Ley 2/ 1999 de 17 de mayo sobre incidencia del RD 2.282/1.998 en los delitos contra la seguridad del tráfico. Así como la SSTC 132/2.006 de 27 de abril.

<sup>152</sup>La Instrucción 3/2.006 FGE (Fiscalía General del Estado), determina que cuando la tasa sea superior a 0'60 ml/l, aire espirado, no serán necesarios otros elementos de prueba.

<sup>153</sup> Según datos de la DGT el 43% de los implicados en accidentes con heridos graves o fallecidos, iba influenciado por drogas tóxicas.

Desde el punto de vista administrativo se castiga la mera presencia de drogas en el organismo del conductor, de las que quedarán excluidas aquellas sustancias que hayan sido recetadas por un médico, pues la prescripción de un facultativo de aquellos medicamentos que sean lícitos y para la finalidad que se persiguen y no afecten a la conducción, no tendrían pena alguna, pues lo que se castiga en el artículo 379'2 del C.P. es la sanción por la conducción bajo la influencia de drogas, pretendiendo por tanto, deslindar de forma más clara, la regulación penal de la administrativa<sup>154</sup>. Además el criterio sancionador de estas conductas se sitúa en un escalón superior, además de la detracción de los puntos, correspondientes según lo establecido en la Ley 17/ de julio de 1.995.

El Atestado debe contener la descripción de las circunstancias de la conducción y signos externos de embriaguez del conductor, aun cuando la presencia de estos, no la exija el tipo penal<sup>155</sup>.

Tanto las disposiciones aplicables a los tipos penales de los artículos 379'1 y 379'2, requieren que se hayan cumplido todos los requisitos sobre el uso de los instrumentos de detección de alcohol y drogas<sup>156</sup>. Debiendo unir con respecto a los alcoholímetros los mismo documentos a los citados para los cinemómetros.

##### 5. TEMERIDAD MANIFIESTA

La temeridad manifiesta, igualmente se encuentra tipificada en el ámbito administrativo y en el plano penal, la experiencia nos indica que para que se pueda dar la circunstancia concreta del supuesto penal, el agente de la autoridad que redacte el correspondiente Atestado deberá de dejar constancia de todos los detalles para que así sea considerada, además de los datos de los testigos y de las personas que se haya podía pone en peligro su integridad física. El Artículo 380 regula la conducción temeraria manifiesta y con concreto peligro, es decir,

---

<sup>154</sup> El art. 796.1 de la Lecrim. Tras la modificación de la L.O. 5/2.010 de 22 de julio, por la que se modificada el C.P. los incluyó en el ámbito penal.

<sup>155</sup> Tener en cuenta el contenido del artículo 299 de la Lecrim. Siendo preciso en estricto cumplimiento de lo dispuesto en el art. 12 de la LSV y su desarrollo mediante los artículos 20-26 del RGC 1.428/03 de 21 de noviembre.

<sup>156</sup> Sobre todo, debe de cumplirse la Ley de Metrología de 8-7-2.005, RD 21-07-2.006 y OM ITC 3699 Y 3707 de 22-11-2006.

conducir despreciando las más elementales normas de precaución y cuidado<sup>157</sup>.

El legislador ha manifestado su clara intención de dejar en el tipo penal contempladas las conductas del artículo 379'1 como la del artículo 379'2 situaciones que por su peligrosidad han de quedar enmarcadas dentro del tipo penal del artículo 380'1 del C.P.Y de esta manera no estar implícita en una conducta meramente administrativa<sup>158</sup>.

#### 6. NEGATIVA A SOMETERSE A LAS PRUEBAS DE DETECCIÓN DE ALCOHOL Y DROGAS TÓXICAS Y ESTUPEFACIENTES

La desobediencia a someterse las pruebas de detección alcohólica, antes de la nueva regulación del C.P. se hacía mediante una remisión específica al artículo 556 del C.P. ahora directamente entra a esta esta conducta tipificada en el tipo penal. Así, la regulación del artículo 383 ha ampliado su ámbito de aplicación a todos los supuestos del artículo 21 del GCC, la doctrina y la Jurisprudencia a partir de la Sentencia del Tribunal Supremo 09-12-2.001, han coincidido en señalar y entender como punible sólo la negativa en los casos del artículo 21 apartados a y b, y en los del c y d, cuando hubiera signos evidentes de embriaguez, dado que era lo que se especificaba textualmente en la anterior regulación, ahora se contempla el párrafo de "*pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia*".

Ello obliga incluir sin variaciones todos los supuestos del artículo 21 del RGC. Y en concreto lo establecido en los controles preventivos sin signos de embriaguez.

Las pruebas de detección a realizar, por parte de los policías que tengan atribuidas las tareas de regulación y control de la circulación, para detectar la posible intoxicación por ingestión de alcohol están reguladas en el artículo 22 del RGC. Por su parte el artículo 23 del mismo texto legal, establece que han de realizarse necesariamente dos espiraciones, con un intervalo de al menos diez minutos entre una y otra. Por ello se deduce que el negarse a la segunda de estas

---

<sup>157</sup>Ver SSTS 1-4-2.002 y SSTS de 20-12-2.004.

<sup>158</sup> La regulación administrativa de la conducción temeraria la encontramos doblemente tipificada en el art.380 y 381 del C.P. y en la vía administrativa.

pruebas, podrá dar lugar al tipo penal de desobediencia del art. 383 del C.P.159.

La doctrina y la jurisprudencia han coincidido en señalar sobre la tipicidad de la negativa, en esta segunda espiración, que esta puede tener su origen en la distinta interpretación de la finalidad prevista para ella en la regulación reglamentaria, al establecer que esta segunda prueba servirá para una mayor garantía a efectos de contraste.

Otra parte de la crítica a este tipo penal, hace alusión a que, si el conductor inmerso en el desarrollo de la supuesta conducción bajo influencia, acepta el resultado de la primera prueba como válido, excusándose de realizar la segunda prueba y se conforma con el resultado obtenido, no habría delito de desobediencia del artículo 383 C.P.<sup>160</sup>. Como tampoco lo habría en base a esta misma Sentencia si el sometido se niega a la segunda prueba solicitando directamente un análisis de sangre<sup>161</sup>.

No obstante, si se niega el sometimiento a la segunda prueba sin aceptar el resultado de la primera prueba, si se consideraría delito de desobediencia del artículo 383 C.P. Y para el caso de la negativa, sin aceptar expresa del resultado de la primera integra el delito citado.

“Para el caso de únicamente haberse sometido al muestreo inicial, con los etilómetros digitales pero el negarse a fue a las pruebas legalmente establecidas por los etilómetros realmente de precisión o evidenciales<sup>162</sup>, si constituiría delito de desobediencia, según la conocida y citada Sentencia del

---

<sup>159</sup> En estos casos argumentando la conducta en el Atestado instruido por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico y la seguridad vial, se podrían castigar por parte de los Jueces y Tribunales, como habitualmente viene siendo como una conducta generalizada, los dos delitos, es decir, por un lado la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y por otro y a la vez la desobediencia a someterse a las pruebas legalmente establecidas.

<sup>160</sup>SAP Barcelona 28-03-2.006 y SAP Zaragoza 7-12-2.004 entre otras Sentencias que aluden a estos preceptos.

<sup>161</sup>SAP Sevilla 13-01-2005.

<sup>162</sup>Al ser los únicos realmente válidos, autorizados y que cumplen la homologación regulada en la legislación de metrología, Ley 3/1.985 de 18 de marzo, RD. 889/2006 de 21 de julio y Orden ITC /3707/2.006 de 22 de noviembre.

Tribunal Supremo de 1/2.002 de 22 de marzo<sup>163</sup>. En esta Sentencia se argumenta que el someterse únicamente a la primera prueba o diligencia, la negativa implicaría un verdadero fraude legal, por cuanto las tasas, sólo realizadas por los etilómetros de muestreo, devengarían como absoluta falta de eficacia a la norma legal. Y por ello esta doctrina equivocó muchas sentencias al estimar típica la conducta de negarse a la segunda prueba a realizar con el etilómetro evidencial<sup>164</sup>.

Todo aquel que con la conducta de arrojar un resultado positivo en la primera prueba y después se niega a una posterior, encaja en la conducta típica del artículo 383 C.P. La condena de un proceso penal, garantista como es el nuestro, tiene que basarse en una prueba practicada con todas las garantías, siendo la prueba del alcohótest una prueba pericial<sup>165</sup>, que lógicamente debe de ser sometida a todas las garantías legales. Aun cuando la confesión o la aceptación de los hechos imputados dispense en nuestro sistema de enjuiciamiento de la práctica para averiguar la verdad<sup>166</sup>.

Los márgenes de error de los etilómetros oscilan entre el 5% y el 7,5%, según los informes del Centro Español de Metrología, por lo que se requiere la obligatoriedad de la segunda prueba que se realiza, para poder garantizar el resultado de la prueba y así poder contractarlo con el de la primera. Por parte de los agentes de la autoridad, deberán de expresar en los Atestados y Diligencias practicadas, el requerimiento expreso realizado al interesado para que se someta a estas pruebas, con expresión de las advertencias legales pertinentes, así como sus posibles consecuencias, para el caso de negarse a ello, de forma clara y precisa para que sean entendidas en todos sus términos por el presunto infractor.

---

<sup>163</sup>Estas conclusiones son a las que se llegaron a cabo en las jornadas de fiscales delegados de seguridad vial celebradas en Madrid los días 17 y 18 de enero de 2.008.

<sup>164</sup>SAP Murcia 23-5-2.005. SAP Barcelona 20-04-2005.SAP. Barcelona 13-05-2.004.SAP Barcelona 22-1-2.004.SAP Lérida 22-1-2.004.SAP Valencia 15-4-2003.SAP Barcelona 21-1-2.002. SAP Bilbao 9-10-2.002.

<sup>165</sup> Según se deduce del fallo de la Sentencia del Tribunal Supremo del 3-10-1.985.

<sup>166</sup>Esta definición la podemos encontrar tipificada en la regulación del artículo 406 de la Lecrim.

## 7. CONDUCIR CARECIENDO DE PERMISO DE CONDUCIR

En el ámbito administrativo<sup>167</sup> esta conducta está severamente castigada, no obstante hay que distinguir la regulación del artículo 384, sobre esta conducta, en su último apartado, es decir, cuando se regula el supuesto de conducir sin haber obtenido nunca el permiso correspondiente, excluye los supuestos de pérdida de vigencia de los artículos 63.4 y 63.6 del RGC. Dado que en estos supuestos no puede incluirse, el caso de no haber obtenido nunca el permiso de conducir. Lo mismo ocurre para el supuesto de permisos extranjeros. Pero eso sí, la autenticidad y validez del permiso debe de cumplirse necesariamente.

De nuevo en las Jornadas de Fiscales delegados en la materia de seguridad vial de fecha 2.008, se puede apreciar en sus conclusiones sobre este tema lo siguiente:

“Quedan excluidos del delito tipificado en el artículo 384 del C.P. los casos de conducción de un vehículo a motor o ciclomotor, cuando el interesado disponga de un permiso o licencia expedido en otro país, independientemente que sea o no canjeable o convalidado en España. Igualmente, la exigencia típica excluye el supuesto de un permiso caducado, lo que quedaría dentro del ámbito de las denuncias administrativas.

Quedan excluidos de igual manera de este delito, el supuesto de conducir con un permiso de conducir que no sea el de la categoría adecuada al tipo de vehículo conducido<sup>168</sup>, dado que ello igualmente quedaría para el ámbito administrativo<sup>169</sup>.

La conducción de minimotos o minibikes, está excluida del tipo penal, del artículo 384, dado que este tipo de motos están únicamente autorizadas para circuitos privados o por lo tanto no pueden circular por las vías públicas, no

---

<sup>167</sup> El artículo 60 de la LSV establece la conducta de este precepto en el ámbito administrativo.

<sup>168</sup> Según se deduce de la SAP Santander de 17 de febrero de 1.977.

<sup>169</sup>Regulación de conducir sin permiso de conducir, de la clase establecida para el vehículo de que se trate, sería una cuestión tipificada en el artículo 65'5 del texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. RD 339/90 de 2 de marzo.

siendo por ello necesaria la autorización administrativa para su conducción.

Para el caso de las motos “preparadas”, es decir, con rectificación de la cilindrada, habrá que entender la aplicación del tipo penal, para las características reales del vehículo resultado de la modificación y no las que este tuviera originalmente o en el momento de su construcción o fabricación”.

En estos supuestos estas alteraciones se entienden al margen de lo contemplado en el RD 2.042 /94 de 14 de septiembre, sobre las Condiciones Técnicas de los Vehículos a Motor.

#### 8. LOS VEHÍCULOS COMO INSTRUMENTO DEL DELITO

En la redacción de las diferentes conductas de ámbito administrativo en el campo de la legislación sobre la materia, no encontramos ninguna regulación contemplada sobre el comiso como una medida accesoria, paralela a la sanción de que se trate.

Por su parte en el campo penal, la regulación de antaño en los Códigos Penales, no contemplaron tampoco esta posibilidad como una medida a tener en cuenta. Fue a partir de la regulación de la Ley Orgánica 3/89 de 21 de junio de reforma del C.P. la que introdujo esta figura. Así la antigua redacción del artículo 340 bis d) del C.P. contempló la regulación del comiso del vehículo como instrumento del delito a los efectos del también antiguo artículo 48 del mismo Código Penal.

Actualmente esta conducta está regulada en el artículo 385 bis del C.P. no obstante la doctrina científica y la jurisprudencia no se ponen de acuerdo, mientras unos dicen que esta conducta únicamente tiene una aplicación clara, para los delitos tipificados en el artículo 381 del C.P. otros entienden que serían para todo tipo de los delitos del capítulo IV del título XVII del C.P. es decir para los delitos del artículo 379 al 384.

Por otra parte se han establecido también Sentencias contradictorias<sup>170</sup>, sobre la materia mientras unas apuntan a ser contrarias al comiso otras sin

---

<sup>170</sup>Como Sentencias contradictorias podrían incluirse las de STS 31 de octubre de 1.973 y la del STS de 3 de octubre de 1.981.

embargo son favorables al mismo<sup>171</sup>, como una medida cautelar a aplicar a los efectos del actual artículo 127 y s.s. del C.P.

No obstante, la práctica nos indica que lo que hasta ahora había sido una medida realizada por parte de algunos cuerpos policiales encargados de la vigilancia de tráfico, como era la de inmovilizar el vehículo, en un lugar donde no obstaculizase, en la vía pública, puede dar lugar a un plus de responsabilidad a cargo de la Administración de la cual dependan dichos agentes de la autoridad y por ende con posterioridad a los propios agentes que la ejecuten.

Por ello esta medida, al parecer, no parece apropiada. Pero el adoptar la retirada del citado vehículo y quedar depositado así, en un depósito de vehículos apropiado, custodiado, y a disposición de la Autoridad Judicial, parece lo más idóneo y acertado. No olvidemos que esta medida está únicamente contemplada en el plano penal y para conductas de delitos contemplados dentro de la nueva regulación del tema en el C.P. Siendo así el Juez o Tribunal el competente para la entrega de ese instrumento del delito, tal y como regula el propio C.P.

Evidentemente la casuística puede ser tan variada que en algunos casos esta medida pueda originar cuestiones a tener una consideración especial, por ejemplo, un camión cargado de productos perecederos implicado en uno de estos delitos.

Pues en opinión de la mayoría, esta cuestión sería una de las que parece aconsejar que otro conductor debidamente acreditado se haga a cargo del citado camión, pero eso sí, siempre que puesta en conocimiento de la Autoridad Judicial<sup>172</sup>, la circunstancia concreta y bajo su autorización expresa, así sea

---

<sup>171</sup>Por su parte y como Sentencia favorables a esta medida, entre otras, cabe destacar las de la SAP Barcelona, sección 7ª nº 769/2.008 de 7 de octubre, la del Juzgado de Instrucción nº 1 de Lleida de 23 de octubre de 2004. O la Sentencia 414/2.007 de 30 de octubre de la Sección 2ª de la Audiencia Provincial de A Coruña.

<sup>172</sup>No debemos olvidar que según establece el artículo 126 de la actual CE-78, la Policía Judicial depende de los Jueces y Tribunales en sus funciones de averiguación del delito... En este contexto las diligencias practicadas tienen que ser puestas a disposición de estos. Por lo tanto, se les puede consultar cualquier medida de actuación encaminada a los esclarecimientos de los hechos, medidas cautelares y resoluciones a tomar en el transcurso de la instrucción del Atestado.



autorizada. Quedando todo ello reflejado en el Atestado instruido por los agentes de la autoridad encargados del tráfico y la seguridad vial.

## 9. DIRECTRIZ DE LA FISCALÍA

Por ser una directriz muy actual y que marca la forma de proceder en la materia del tráfico y la seguridad vial, se considera de interés el introducir el Dictamen del Sr. Fiscal en la materia de tráfico y seguridad vial, dada su relevancia y trascendencia en los delitos contra la seguridad vial, y como Coordinador de la materia en el año 2.016, de radiante actualidad muy a tener presente en estos delitos descritos:

*“Dictamen nº 1/16 del Fiscal de Sala de Coordinador de Seguridad Vial.*

*Cuestiones sobre los delitos contra la Seguridad Vial la concurrencia de la agravante de reincidencia entre los delitos de los artículos 379 a 381 y 3984 del Código Penal Ley 1 y 2/ 2.015.*

*Desde las Jornadas de Fiscales Delegados de 2.012 está colectivamente planteada en la Red la cuestión, no resuelta en la Circular 10/2.011, atinente a si concurre o no la agravante de reincidencia entre los delitos de los arts. 379-381 y 384 CP.*

*La Instrucción 1/2.015 FGE “sobre algunas cuestiones en relación con las funciones de los Fiscales de Sala Coordinadores y los Fiscales de Sala Delegados” en sus págs. 16 y 17 y conclusión 3.2 y 3 permite al Fiscal de Sala Coordinador en relación con las consultas que se le formulen, proponer un borrador al FGE de Circular, Consulta o Instrucción o bien elaborar un Dictamen con valor de orientación unificadora debidamente numerado, fijando su posición acerca de las cuestiones planteadas tras analizarlas jurídicamente a través de una rigurosa fundamentación. Dada la premura en abordar la cuestión es necesario ofrecer ya pautas o criterios en la actuación especializada del MF en esta materia, acudiendo a esta fórmula unificadora, aprovechando para desarrollar alguno de los criterios establecidos en la Circular sobre otros delitos”.*

### 9.1. ESTUDIO DE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL

*“La importante reforma operada en el Capítulo IV, del Título XVII, del Libro II del Código Penal por la Ley Orgánica 15/2.007, de 30 de noviembre, por la que se*

*modifica la Ley Orgánica 10/1.995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial, dio nueva redacción al art. 384 tipificando ex novo tres modalidades de conducción sin permiso – por pérdida de vigencia por pérdida de todos los puntos asignados, por privación judicial o por no haberlo obtenido nunca que han generado diferentes problemas interpretativos, siendo una de las cuestiones más debatidas en la práctica forense la de la concurrencia o no de la agravante de reincidencia entre los delitos tipificados en los arts. 379 a 381 del Código Penal, de una parte, y las tres modalidades típicas del art. 384 del mismo Cuerpo Legal, de otra.*

*Abordada la cuestión en las Jornadas de Fiscales Especialistas en Seguridad Vial se pusieron de manifiesto posturas divergentes, apuntando la Circular 10/2.011 de la FGE sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de seguridad vial, como pautas interpretativas para la apreciación de la agravante: la necesidad de atender no sólo al bien jurídico protegido entre el delito antecedente y el examinado, sino al modo concreto de ataque, debiendo tratarse de conductas homogéneas (arts. 789.3 LECrim y art. 22.8 y Disposición Transitoria 7ª del CP).*

*No obstante, tal pronunciamiento se ha revelado insuficiente en el establecimiento de un criterio uniforme en la práctica de las Fiscalías, como ponen de manifiesto sus respectivas Memorias anuales, haciendo preciso un estudio más detallado sobre la materia.*

*Comporta plantearnos el fundamento y significado de la agravante, paso previo a fin de configurar sus requisitos o exigencias. Seguidamente proyectarlos sobre los delitos contra la seguridad vial en general, examinando el bien jurídico protegido y la naturaleza y estructura del injusto típico que los define. Debemos partir de la doctrina de la FGE plasmada en la Consulta 9/1997 sobre reincidencia y delitos de robo y en la Circular 10/2.011, perfilando y complementando los criterios en esta última apuntados, con lo que resolveremos la cuestión delimitada e indirectamente otras en estrecha conexión con ella y asimismo necesitadas de unificación. En todo caso, la doctrina jurisprudencial de la Sala 2ª del TS es obligada referencia para cuanto se exponga.*

*No es preciso el examen en profundidad de la inexistencia de la agravante entre los delitos de negativa a someterse a las pruebas para la comprobación de las tasas de*

*alcoholemia y la presencia de drogas (art. 383) y el de creación de graves riesgos para la circulación (art. 385) con los que van a ser objeto de examen, cuestión no abordada en la Circular 10/11 por la clara respuesta negativa que merece. El bien jurídico protegido es la seguridad vial unida al principio de autoridad en el primero como se decía en ella.*

*En el segundo la perspectiva de tutela es el buen estado y mantenimiento de las infraestructuras viarias como presupuesto necesario para una circulación segura. La Directiva 2.008/96 CE, de 19 de noviembre, y el Decreto 345/2.011, de 11 de marzo, que la traspone regula su gestión de seguridad en referencia a la Red Transeuropea de carreteras. Como ambos instrumentos normativos recuerdan, constituyen un pilar básico de la política o estrategia de seguridad vial de la UE. Son conocidos los estudios europeos acerca de su impacto en la siniestralidad.*

*En nuestro país, sin embargo, la presencia de los procedimientos penales tramitados por estos delitos es irrelevante, en particular los del art. 385.2. El contraste entre el muy elevado número de condenas derivadas de conductas de riesgo de los conductores descritas en los arts. 379 a 384 CP, y las imputables a ciudadanos o personas vinculadas a las Administraciones públicas encargadas del cuidado y mantenimiento de las vías públicas es muy acusado. Por ello es preciso recordar a los Sres. Fiscales lo indicado en la Circular en el sentido de promover una eficaz investigación y persecución de los delitos del tipo comentado, depurando los criterios de remisión de las autoridades estatales, autonómicas y locales y dando las oportunas instrucciones a la Policía.*

*En cualquier caso, las diferencias en la configuración típica son manifiestas. El delito del art. 383 no se comete con la conducción de un vehículo de motor, aunque es preciso que haya tenido previamente lugar. En el del art. 385 se trata de comportamientos de todo punto desvinculados del hecho de conducir. Por ello tampoco es aplicable la circunstancia de agravación entre ambos. Nos centramos a continuación en el supuesto necesitado de unificación”.*

## 9.2. FUNDAMENTO DE LA AGRAVANTE DE REINCIDENCIA

*“En la doctrina científica el debate sobre el fundamento de la reincidencia no está cerrado, existiendo desde antiguo una amplia controversia acerca de la propia justificación de su subsistencia. Resumimos las teorías formuladas y las objeciones,*

*críticas y argumentos contrarios, sólo en cuanto tienen reflejo en la doctrina jurisprudencial clásica y más reciente de la Sala 2ª TS que procuramos sistematizar. En primer lugar, las que atienden a los elementos del delito, la antijuridicidad y culpabilidad, fundando la exasperación de la pena en una mayor gravedad del injusto o del reproche propio de la culpabilidad. Así se habla de la vulneración en el segundo delito, junto a la norma en éste subyacente, del interés en la conservación del orden jurídico puesto en riesgo por la repetición de infracciones y con otros matices del deber de advertencia para no delinquir dimanante de la primera. Este último enfoque fue sancionado en el parágrafo 48 del StGB (tras la sentencia de 16 de enero de 1.979 del Tribunal Constitucional sobre constitucionalidad de la agravante, proscribiendo las presunciones en torno al citado deber) hasta su derogación por ley de 13 de abril de 1.986.*

*En conexión con estos últimos razonamientos, otro sector de la doctrina propone una mayor culpabilidad basada en un más preciso conocimiento de la naturaleza antijurídica del hecho o en una más afinada capacidad de autocontrol basados en la condena o condenas anteriores y las consecuencias -vividas ya antes personalmente- que acarrea la infracción penal. En la misma línea el juicio más exigente de desvaloración se proyecta sobre la actitud de "recalcitrante" "menosprecio u hostilidad a los bienes jurídicos protegidos en los tipos penales.*

*Las objeciones a las tesis expuestas radican en la artificiosidad o falta de fundamento de la norma o mandato de advertencia infringido y a que la mayor conciencia de lo antijurídico puede alcanzarse por otras vías, no yendo necesariamente unida al hecho de haber sufrido una condena anterior. Finalmente consignamos la postura de los que formulan mayor reproche por no haber controlado el autor pudiendo hacerlo aquellos rasgos de su comportamiento que conducen a la comisión de delitos. Su grave inconveniente, así como el de la tesis del menosprecio de los bienes jurídicos es convertir la personalidad o la actitud interior del sujeto en objeto de reproche, siendo imposible de compatibilizarlas, sobre todo la primera, con el principio constitucional de la culpabilidad por el hecho.*

*Hay posiciones doctrinales, también con reflejo jurisprudencial, que acuden al concepto de peligrosidad, al juicio de probabilidad futura de comisión de nuevos delitos formulado a partir de la repetición de condenas como fundamento para agravar la pena o para la imposición de medidas de seguridad. En la misma línea*

*argumental, la persistencia en la infracción penal plasmada en las condenas sucesivas es expresiva o presuntiva de una tendencia, iniciación de hábito o capacidad de delinquir unida a la personalidad que adquiere mayor fundamento en la reincidencia específica, evidenciando un fenómeno de “especialización” delictiva. El inconveniente de estos planteamientos es el de estar fundados en presunciones iuris et de iure sin que reciban suficiente explicación las inferencias sobre peligrosidad, tendencias o hábitos. Son además contrarios al concepto de peligrosidad de los arts. 6 y 95 CP y al de habitualidad de los tipos que la contemplan. Exigirían la aplicación de medidas de seguridad.*

*Más allá de los elementos del delito o de la peligrosidad, la doctrina busca el fundamento de la exasperación punitiva de la agravante en el ámbito de la pena, en sus funciones y reglas de individualización. Así desde antiguo y desde la perspectiva de la prevención general se esgrime la alarma generada por el fenómeno de la multirreincidencia y la necesidad político criminal de utilizar recursos disuasorios frente a ella (así en la Exposición de Motivos de la Ley Orgánica 11/2003). La óptica de la prevención especial también ha sido un clásico argumento justificativo de la insuficiencia de la pena anterior para hacer frente a las tendencias del autor a la comisión genérica o específica de delitos (entre otras SSTS de 12 de julio de 1.993, 22 de junio de 1.994, 393/1.999, de 15 de marzo, 1.250/2003, de 30 de septiembre, 103/2011, de 17 de febrero, 1.410/2011, de 22 de diciembre; también obedecen a esta idea de reforzar la prevención especial en sede de individualización de la pena por la existencia de condenas previas, aun sin apreciar la agravante de reincidencia, las SSTS 371/2012, de 3 de mayo, 795/2.013, de 7 de octubre, 791/2.013, de 21 de octubre, y 143/2.014, de 27 de febrero). Junto a ello hay quienes ubican la justificación de la agravante en el proceso de individualización de la sanción penal que permite atender con las miras puestas en el principio de necesidad de pena a todas las circunstancias del hecho y de la personalidad del autor, entre estas a la anterior trayectoria delictiva.*

*Los defectos de los argumentos penológicos se ubican, en primer lugar, en la inadmisibilidad de la alarma social como criterio de intensificación de la pena. Ella y la disuasión han sido ya desde antiguo las respuestas frente a la progresión de la multirreincidencia, cediendo a los temores de la sociedad en lugar de al examen de las causas y al planteamiento de medidas de reinserción o de seguridad en las normas punitivas. La insuficiencia de la pena permite argumentar en sentido*

contrario, concluyendo con su fracaso y la necesidad de utilizar otras vías (SSTS 1.250/2.003, de 30 de septiembre, y 1.020/2.006, de 5 de octubre). También y volviendo a las tesis anteriores, a sostener una menor capacidad de control con disminución de culpabilidad ante la recaída. Menos objeciones resultan de situar el problema en sede de individualización de la pena y en concreto en el contexto de las “circunstancias personales” ya genéricamente establecidas como instrumento de medición en el art. 66.1. 6º CP.

Por último, algunos niegan fundamento a la agravante por entenderla contraria al principio de culpabilidad por el hecho, en cuanto que no cabe la ultra actividad de la condena anterior y su proyección hacia el futuro para cualificar las consecuencias jurídicas de los subsiguientes delitos, y proponen un sistema de indicaciones no vinculantes entre los que se hallaría la reincidencia para incrementar o disminuir la sanción penal. A la misma se habían aproximado las SSTS de 6 de abril de 1.990 y 5 de julio de 1.991 y en los mismos términos las SSTS de 9 de julio de 1.993, 18 de febrero de 1.994, 917/2.000, de 30 de mayo, y 920/1.998, de 8 de julio, al señalar que la compatibilidad de la reincidencia con el principio de culpabilidad seguía dependiendo de que su aplicación no determinara una pena superior a la gravedad de la culpabilidad del autor por el hecho concreto.

En cualquier caso, la contradicción con la CE quedó descartada en la STC150/1.991, de 4 de julio, que reafirma el principio de culpabilidad como principio estructural básico y razona que las normas constitucionales permiten y no resuelven la controversia doctrinal. Sólo alguna de las posiciones de la doctrina, como dijimos, son difícilmente conciliables con él. En cualquier caso, gran parte del debate gira en torno a si se admite el concepto tradicional de culpabilidad o se sustituye por otra construcción conceptual. En el primer caso si la culpabilidad es sólo condición o medida de la pena (art. 5 CP). No es objeto de este Dictamen pronunciarse sobre él.

Sentado lo anterior, la doctrina jurisprudencial con los matices expuestos viene dando prioridad, entremezclada con otras consideraciones, al argumento de que la recaída o reincidencia en el delito es la revelación de una determinada inclinación o tendencia delictiva, al considerar como finalidad político-criminal de la agravante la necesidad de una mayor represión penal por razones de prevención especial (entre las primeras, SSTS 1.078/1.998, de 17 de octubre, 393/1.999, de 15 de marzo, y 392/2.001, de 16 de marzo, y de las más recientes la STS 971/2.010, de 12 de

noviembre). Aun cuando en sede distinta, el nuevo art. 80.2-1º de la Ley Orgánica 1/2015, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/95, de 23 de noviembre, del Código Penal, obedece a esta orientación.

La idea fundamental no es ya de orden retributivo en el sentido de que hay que sancionar con pena más grave por haber cometido antes otro u otros muchos delitos, sino la de que se debe sancionar con pena más grave a quien, por la repetición de hechos delictivos de la misma clase, contra los mismos bienes jurídicos (STS 920/1.998, de 8 de julio) revele una inclinación u orientación a cometerlos (de tendencia criminológica hablan ad exemplum las SSTS 920/1.998, de 8 de julio, y 513/2003, de 2 de septiembre) que es preciso prevenir ante la específica peligrosidad evidenciada (STS 1020/2.006, de 5 de octubre).

En cualquier caso, la doctrina jurisprudencial (entre otras SSTS 545/2.001, de 3 de abril, 1020/2.006, de 5 de octubre, y 971/2.010, de 12 de noviembre) viene sugiriendo que los criterios ofrecidos por la ley para concretar el alcance de la reincidencia deben interpretarse con carácter restrictivo ante la falta de un fundamento político-criminal suficientemente claro, con paulatina disminución de su radio de acción. El examen histórico-normativo apunta en esta dirección. Como ya resaltó la Consulta 9/1.997 de la FGE “la historia de la agravante de reincidencia en los años posteriores a la Constitución es la crónica de su paulatina restricción”. El art. 4 apartado 1 CP conduce, en todo caso, a esta interpretación”.

### 9.3. REQUISITOS

“La vigente regulación de la agravante en el art. 22. 8º CP exige para su aplicación dos presupuestos: uno de carácter sistemático-formal (utilizando la misma terminología que la Consulta 9/1.997 de la FGE), cual es que la previa condena lo sea por delito comprendido en el mismo Título del Código Penal, y otro de carácter material-valorativo, esto es, que el delito sea de la misma naturaleza que el que fue objeto de condena previa.

El primero de ellos, según la Consulta, aporta certeza jurídica y claridad, pero aboca a soluciones insatisfactorias cuando, por mor de la en ocasiones arbitraria agrupación sistemática de figuras delictivas, no puede apreciarse la agravante entre conductas de idéntica estructura y gravedad. En los delitos contra la seguridad vial, por ejemplo, las condenas por delitos del art. 468 CP anteriores a la Ley Orgánica

15/2.007 no podían tenerse en cuenta como presupuesto de la agravante al delito del art. 384.2 primer inciso por ella introducido, pese a tratarse de los mismos hechos punibles.

Mayores dificultades hermenéuticas suscitan el segundo, “misma naturaleza”, expresión imprecisa que encierra un concepto jurídico indeterminado. La doctrina jurisprudencial de la Sala 2ª TS (entre otras, SSTs 971/2010, de 12 de noviembre, 180/2.007, de 6 de marzo, 1020/2.006, de 5 de octubre, 1212/2.004, de 28 de octubre, 313/2.001, de 2 de marzo, 182/2.011, de 16 de febrero), toma como referencia el contenido de la Disposición Transitoria 7ª de la Ley Orgánica 10/1995 por la que se aprobó el vigente Código Penal y viene entendiendo que esa “misma naturaleza” existe cuando, al menos, concurre una doble identidad: la del bien jurídico protegido y la del modo concreto en que se haya producido el ataque que lo pone en peligro o lesiona.

Como subraya la Consulta, la norma, aunque es la única regulación específica de la materia, no puede absolutizarse, pues su naturaleza es transitoria y está destinada a regular los conflictos inter temporales (en el mismo sentido STS 1.024/2.002, de 30 de mayo). Además, adolece de graves defectos: la “análoga denominación” está necesitada de interpretación correctora y la igualdad en el modo de ataque no es equivalente a identidad. En todo caso las relaciones entre los delitos precedente y posterior han de ser de reciprocidad y transitividad como recuerda la Consulta, sin que pueda afirmarse, a efectos de la agravante, que un delito es de la misma naturaleza que otro, pero no en sentido contrario.

El art. 74.1 CP regulador del delito continuado, citado también como parámetro interpretativo por la Sala 2ª aun cuando con menor frecuencia, habla de acciones u omisiones que “infrinjan el mismo precepto penal o preceptos de igual o semejante naturaleza”. La perspectiva es la de la formal vulneración de la norma material subyacente. El criterio es de utilidad en tipos como los de la delincuencia vial que contienen numerosos elementos normativos de antijuridicidad con remisión a la legislación administrativa de seguridad vial. En todo caso la institución del delito continuado tiene naturaleza y fines muy distintos a la reincidencia.

Una última referencia interpretativa se residencia en los conceptos de homogeneidad o heterogeneidad de los delitos conforme a la jurisprudencia elaborada en torno al principio acusatorio (SSTs 1.212/2.004, de 28 de octubre, 180/2007, de 6 de marzo,



y 971/2.010, de 12 de noviembre entre otras) y en los términos del art. 789.3 LECrim, alusiva a la mayor o menor intensidad, la mayor o menor gravedad de injusto unida al desvalor de la acción (STS 545/2.001, de 3 de abril). Su aportación a los problemas planteados es limitada. La homogeneidad es el reflejo procesal del derecho constitucional a ser informado de la acusación y en este contexto se interpretan la identidad o similitud fáctica y jurídica requerida. Por ello una infracción puede ser homogénea respecto de otra, pero no en relación inversa en la medida en que una sea más amplia o extensa, según recuerda la Consulta. De todos modos, es un criterio orientador (STS 971/2.010, de 12 de noviembre).

El criterio lógico-formal se cumple en el supuesto examinado con la particularidad de que los delitos objeto de examen no sólo pertenecen al mismo Título XVII “De los delitos contra la seguridad colectiva”, sino al mismo Capítulo IV “De los delitos contra la seguridad vial”. El criterio material nos lleva a examinar su primer requisito, el bien jurídico protegido. Exige un juicio de ponderación o comparación entre los bienes jurídicos tutelados en los correspondientes tipos. En los delitos muy ofensivos debe atenderse al que es objeto principal de protección, el que da razón de ser a la tutela penal aun cuando determinados bienes o intereses contemplados mediata o indirectamente en uno, no lo estén en el otro.

El modo de ataque hace referencia al desvalor de la acción y al desvalor de resultado. En este último debemos examinar cuál es el resultado típico, si la lesión del bien jurídico o su puesta en peligro, precisando en atención a su naturaleza si nos hallamos ante un delito de peligro abstracto, general o concreto. En la pérdida del valor de la acción ha de atenderse al tipo objetivo, analizando la conducta típica y los modos comisivos. También las representaciones del autor dentro del tipo subjetivo. La doctrina jurisprudencial hace referencia al criterio general de la gravedad de la antijuridicidad de uno y otro tipo, atendiendo en ocasiones a las penas previstas, aun cuando no se trata de criterio determinante.

En la reciente doctrina jurisprudencial se viene exigiendo que el modo de ataque se refiera a una determinada “clase de conducta” (entre otras STS 1024/2.002, de 30 de mayo) que es preciso realizar como expresiva de la orientación o inclinación a determinados y singulares comportamientos delictivos, con independencia de los medios o modos utilizados en cada caso. Sentado lo anterior, debemos indagar el bien jurídico protegido y la modalidad de ataque en los delitos de los arts. 379-381, por

*una parte, y las modalidades típicas del art. 384 CP, de otra”.*

#### 4. EL BIEN JURÍDICO PROTEGIDO

*“Siguiendo los criterios de la Circular 10/2.011 de la FGE, todos los tipos contenidos en el Capítulo IV “De los delitos contra la seguridad vial” del Título XVII del Código Penal, tienen como objeto la tutela, al menos mediata, la seguridad vial entendida como el conjunto de condiciones de seguridad garantizadas normativamente y orientadas a la tutela anticipada de forma más o menos remota de los bienes jurídicos individuales vida e integridad física de los participantes en el tráfico viario. No obstante, bajo aquella rúbrica se agrupan tipos que presentan muy diferentes perspectivas de tutela y que afectan a una pluralidad de bienes jurídicos, pluriofensividad que dificulta la delimitación del contenido de injusto, fundamentalmente de aquellos delitos de nueva planta que han supuesto un paso más en el adelantamiento de las barreras de protección del bien jurídico tutelado.*

*En esta línea, parece que no ofrece dudas, sin embargo, que el bien jurídico preferente o prioritario en los delitos de los arts. 379-381 no es otro que la seguridad vial, en cuanto tipifican resultados de peligro que ponen en riesgo concreto o abstracto aquella, ya sea mediante la conducción a velocidad extrema o bajo la influencia de bebidas alcohólicas o drogas, ya mediante conducciones temerarias concretamente peligrosas para la vida o integridad de las personas o con el plus de manifiesto desprecio por la vida ajena.*

*Las dificultades interpretativas derivan, por tanto, de los tipos del art. 384. En la jurisprudencia de las Audiencias Provinciales suele sostenerse que el precepto abarca un delito o infracción de “quebrantamiento” en el ámbito de la seguridad vial que integra en un solo artículo conductas contrarias a mandatos legales, administrativos o judiciales. En la misma línea se sitúa la Circular 10/2.011 de la FGE al apuntar que los delitos del art. 384 “ofrecen perspectivas de tutela diferenciadas como son el respeto a la Administración de Justicia y al principio de autoridad ínsito en el ejercicio de las potestades administrativas de vigilancia, control y sanción en el tráfico viario”.*

*Respecto de la conducción con pérdida de vigencia –art. 384 párrafo 1- ya la Circular 10/2.011 señala que se trata de una modalidad específica de desobediencia que, con matices, otorga protección al principio de autoridad en relación con las*

*potestades sancionadoras de la Administración dentro del ámbito del tráfico viario, en cuyo ejercicio se decreta la pérdida de vigencia por pérdida de puntos. Derivan del art. 5.a) del RD 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 -en vigor desde el 31 de enero de 2.016- (en adelante LSV) y se regulan en su art. 71 y en el art. 37 del Reglamento General de Conductores aprobado por RD 818/2.009, de 8 de mayo (en adelante RGCond). Es difícil sostener que nos hallamos ante un delito de peligro abstracto contra la seguridad vial y su relación con ella es en todo caso remota.*

*En efecto, el juicio de peligrosidad del legislador penal en el sentido de que el conductor va a circular sin la necesaria aptitud o sometiendo a riesgos a los demás no ofrece suficiente fundamento en la descripción típica. Ésta se conforma con la pérdida de vigencia por pérdida de puntos cuyos supuestos están descritos en el Anexo 2 LSV a modo de catálogo constituido por los que el legislador ha considerado merecedores de que el conductor pierda la vigencia de su permiso, tras una selección efectuada en el cuadro de infracciones administrativas graves y muy graves previstas en los arts. 76 y 77 LSV.*

*La cuestión es que no todas ellas se refieren a modos arriesgados de conducir, cuya comisión pudiera fundar un juicio de futura conducción peligrosa. Es expresivo el del apartado n) del art.76 "...arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos (...) que obstaculicen la libre circulación..." sancionado con 4 puntos. En los casos más graves puede constituir el delito referenciado del art. 385.1. Su relación con un juicio legal de conducción riesgosa o falta de aptitud es difícil, pues el ilícito administrativo ejemplificado ni siquiera se basa, al igual que el precepto penal paralelo citado, en el hecho de conducir.*

*Desde otro punto de vista, fundar el peligro abstracto para la seguridad vial en la presunción legal de pérdida de capacidad o aptitudes para la conducción por las infracciones del Anexo es asimismo problemático, pues para afirmarla es preciso haber obtenido previamente el permiso de conducir y por tanto una valoración favorable sobre aquéllas. La idoneidad o aptitud legal sólo se pierde por la vía del art 70.2 LSV. En esta última y cuando se conduce tras la declaración de pérdida de vigencia habría mayor fundamento para el peligro abstracto pues se produce "... cuando se acredite la desaparición de los requisitos sobre conocimientos, habilidades*

*o aptitudes psicofísicas exigidas para su autorización...". Lo que ocurre es que el principio de legalidad, como razona la Circular 10/2011, deja estos comportamientos infractores extramuros del delito que examinamos. En definitiva, presumir la ausencia de facultades o capacidades para conducir por la comisión de infracciones administrativas ofrece escaso fundamento.*

*En las SSTS 480/2.012, de 28 de junio, 803/2.013, de 31 de octubre, 541/2014, de 20 de junio, y 143/2015, de 11 de marzo, la Sala 2ª sostiene, por el contrario, que nos hallamos ante un delito de peligro abstracto contra la seguridad vial. En cualquier caso, las resoluciones se dictan en sede de recurso de revisión y la cuestión no es esencial para determinar si concurre o no la agravante de reincidencia como veremos en el apartado siguiente. En sentido contrario, la STS 443/2.011, de 18 de mayo, ésta sí resolviendo un recurso de casación, apuntaba, obiter dicta, a la conceptualización de este delito como "una especie de desobediencia o también un hipotético quebrantamiento de sanción administrativa".*

*En la conducción con privación judicial –artículo 384 párrafo 2 primer inciso- la Circular 10/2.011 apunta a su consideración como modalidad de quebrantamiento de condena en la que el principal bien jurídico protegido es el respeto a las resoluciones judiciales. Así debe ahora ratificarse. En efecto, con mayor claridad que en el caso anterior, el comportamiento típico se ha desgajado del art. 468 CP, donde con anterioridad a la Ley Orgánica 15/2.007 era subsumible, y pasa a contemplarse con pena agravada en la norma que comentamos. La esencia de la tutela es el incumplimiento de la resolución judicial y el ataque, por tanto, al recto funcionamiento de la Administración de Justicia cuyos mandatos deben observarse.*

*En este sentido el Alto Tribunal, en STS 803/2.013, de 31 de octubre, introduce relevantes consideraciones respecto del bien jurídico tutelado, precisamente para diferenciarlo del delito de conducción con pérdida de vigencia del art. 384 párrafo 1 CP. Así, de aquella sentencia se extrae que no son asimilables ambos tipos pese a su aparente paralelismo, llegando a señalar que las diferencias son de esencia: "el respeto a una decisión judicial goza y debe gozar de mayor tutela penal", de suerte que "el bien jurídico observancia y acatamiento de las resoluciones judiciales- (...) es objeto de específica protección en un Título del Código Penal" y, "si esta infracción – quebrantamiento de la privación judicial del permiso de conducir- se ha extraído de allí y se ha llevado a otra sede sistemática no es por razones ontológicas", pues el*

*“bien jurídico protegido -cumplimiento de las decisiones judiciales- tiene suficiente fuerza por sí solo como para justificar la reacción penal” aunque, como dice la sentencia, esté también presente en un segundo plano la protección de la seguridad vial.*

*Concuerda con lo que venimos exponiendo el Preámbulo de la Ley Orgánica 15/2.007 citada: “...la criticada ausencia de la conducción de vehículos por quienes hubieran sido privados, judicial o administrativamente, del derecho a hacerlo por pérdida de vigencia del mismo. Cierto que algunos casos podrían tenerse como delitos de quebrantamiento de condena o de desobediencia, pero no todos; por ello se ha considerado más ágil y preciso reunir todas esas situaciones posibles en un solo precepto sancionador...”. La voluntad del legislador aquí explicitada ha sido considerar el art. 384 CP como un precepto integrador de todas las conductas incumplidoras administrativas o judiciales en la materia.*

*Del mismo modo que en la conducción con pérdida de vigencia del art. 384 párrafo 1, en la conducción sin permiso –art. 384 párrafo 2 inciso 2- es inexcusable la referencia a las potestades de la Administración en la expedición de permisos de conducción. Se confieren asimismo en el art. 5.a) LSV y son de naturaleza distinta a las sancionadoras a que antes nos referimos. Se trata de facultades o potestades de control de intervención en un ámbito de riesgo como es la circulación de vehículos de motor por las vías públicas. De ahí el régimen de autorización administrativa previa a que se somete la conducción (art. 59 LSV). El tipo examinado pertenece a la categoría de aquellos que desde esta perspectiva tutelan la intervención de la Administración en sectores o actividades riesgosas (entre otros los de los arts. 358, 359, 563 y 564 CP). Lo que ocurre es que como en ellos la razón de la tutela no es la sujeción per se a las potestades o facultades sino a los intereses y bienes a que se orienta su ejercicio.*

*En el delito estudiado la actividad de riesgo es el tráfico viario y la siniestralidad de él derivada. La intervención de control estatal está orientada a proteger la bien jurídica seguridad vial del que es titular el colectivo de participantes, usuarios y terceros implicados en aquél. En la Circular 10/2.011 ya se cita el art. 59 LSV expresivo de lo que decimos: “Con objeto de garantizar la aptitud de los conductores para manejar los vehículos (...) para circular con el mínimo de riesgo posible, la circulación de vehículos a motor y de ciclomotores requerirá de la obtención de la*

*correspondiente autorización administrativa previa". También la Exposición de Motivos de la Ley Orgánica 15/2.007 que funda las nuevas incriminaciones en el incremento del control sobre el riesgo tolerable con una graduación de los riesgos que pretenden evitarse desde el peligro abstracto al peligro concreto.*

*En este como en los demás delitos del capítulo, el bien jurídico protegido tiene otras connotaciones unidas a la estrategia común europea sobre la siniestralidad en las carreteras y la legislación comunitaria. La Circular alude a la progresiva complejidad tecnológica de los vehículos de motor, el aumento de su velocidad potencial, la complejidad normativa y la estrategia referida que han llevado a progresivas exigencias para la obtención del permiso de conducir y para su renovación. Se han plasmado en la Directiva 2.006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre, que refunde otras anteriores y cuya última modificación es la operada por la Directiva 2.014/85/UE de la Comisión de 1 de julio de 2.014. La primera (Preámbulo apartado 2) destaca que la normativa sobre la materia "...es elemento indispensable de la política común de transportes, contribuye a aumentar la seguridad vial y a facilitar la libre circulación de personas..." e incrementa el rigor de los requisitos en materia de aptitudes y conocimientos y en las necesarias condiciones sicofísicas.*

*En la segunda (Preámbulo 2) se hace referencia al avance del "...conocimiento científico de las patologías que afectan a la conducción en lo que atañe a la valoración de los riesgos que plantean esas patologías a la seguridad vial y de la eficacia de los tratamientos aplicados para la prevención de esos riesgos...". Las Directivas y los intereses europeos que esgrimían impulsaron un proceso de generalizada incriminación de estos comportamientos, como la de la legislación penal vial alemana (parágrafo 21 LTV, 221 CR) y la inglesa (Road Safety Act de 2.006 sección 3 ZA), entre otras. La consideración es la protección del espacio europeo de transportes, unificando sus garantías de seguridad.*

*La Directiva 2.006/126 se traspuso en el RGCond -aprobado por RD 818/2.009- que desarrolla el régimen de los arts. 61 y siguientes LSV. En su Título II se regula la enseñanza de la conducción y pruebas de aptitud que según el art. 43 son de aptitud Sico-física, de control de conocimientos y de control de aptitudes y comportamientos. No sólo se controla o comprueba por tanto la capacidad de manejo del vehículo basada en conocimientos técnicos y habilidades sino las condiciones*

sicofísicas como apuntó la Circular y ahora se desarrolla. Es creciente su relevancia en la normativa europea y en los estudios sobre accidentes de tráfico.

El Anexo 4 del RGCond formula un riguroso cuadro de enfermedades y patologías incompatibles con la conducción y de comprobaciones que habrán de versar según el art. 43 en torno a: a) la capacidad visual. b) la capacidad auditiva. c) el sistema locomotor. d) el sistema cardiovascular. e) trastornos hematológicos. f) el sistema renal. g) el sistema respiratorio. h) enfermedades metabólicas y endocrinas. i) el sistema nervioso y muscular. j) trastornos mentales y de conducta. k) trastornos relacionados con la adicción a drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. l) aptitud perceptivo-motora. m) cualquier otra afección (...) que pueda suponer una incapacidad para conducir o comprometer la seguridad vial ...”

La idea de control y prevención fundamento de la obtención de la autorización para conducir se normativiza de modo paradigmático en el art. 42 sobre el objeto de las pruebas de aptitud que transcribimos: “Todo conductor de vehículos de motor o ciclomotores deberá poseer, para conducir con seguridad, las aptitudes psicofísicas y los conocimientos, habilidades, aptitudes y comportamientos que le permitan: a) Manejar adecuadamente el vehículo y sus mandos para no comprometer la seguridad vial y conseguir una utilización responsable del vehículo. b) Dominar el vehículo con el fin de no crear situaciones peligrosas y reaccionar de forma apropiada cuando éstas se presenten. c) Discernir los peligros originados por la circulación y valorar su gravedad. d) Observar las disposiciones legales y reglamentarias en materia de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial, en particular las que tengan por objeto prevenir los accidentes de circulación y garantizar la fluidez y seguridad de la circulación. e) Tener un conocimiento razonado sobre mecánica y entretenimiento simple de las partes y dispositivos del vehículo que le permitan detectar los defectos técnicos más importantes de éste, en particular los que pongan en peligro la seguridad y de las medidas que se han de tomar para remediarlos debidamente”.

La enumeración continúa en: “f) Tener en cuenta todos los factores que afectan al comportamiento de los conductores con el fin de conservar en todo momento la utilización plena de las aptitudes y capacidades necesarias para conducir con seguridad. g) Contribuir a la seguridad de todos los usuarios, en particular de los más débiles y los más expuestos al peligro, mediante una actitud respetuosa hacia el

prójimo. h) Contribuir a la conservación del medio ambiente, evitando la contaminación. i) Auxiliar a las víctimas de accidentes de circulación, prestar a los heridos el auxilio que resulte más adecuado, según las circunstancias, tratando de evitar mayores peligros o daños, restablecer, en la medida de lo posible, la seguridad de la circulación y colaborar con la autoridad y sus agentes en el esclarecimiento de los hechos”.

Como puede verse es insistente en la fórmula legal la ponderación de riesgos que tratan de evitarse. La legislación vigente nacional y europea es exigente por razón de los peligros para el bien jurídico protegido. Cuestión distinta es su limitada aplicación en la realidad. El cumplimiento de la normativa citada es de esencial importancia como sostienen las Directivas para prevenir la siniestralidad. Los incumplimientos generan las consecuencias sancionadoras previstas en los arts. 75 del R.G.Cond. y 76.s), t) y w), 77.k) y q) y 80 LSV. Cuando los Sres. Fiscales con motivo de las actuaciones de su competencia tengan conocimiento de ellos es deseable la puesta en conocimiento de las autoridades de tráfico, del mismo modo que las demás a que se refiere la Circular 10/2011. Las más graves irregularidades en la obtención de la autorización para conducir suelen consistir en procedimientos mendaces o falsarios. Acreditados los requisitos de las correspondientes figuras de delito corresponde ejercer las oportunas acciones penales.

En síntesis, en este delito el bien jurídico tutelado de modo central es la seguridad vial, ya que el ejercicio de controles administrativos tiende a evitar los riesgos o peligros para la vida e integridad física derivados de las conducciones por personas que no se hallan en condiciones de realizarlas. De modo mediato son estas relevantes potestades las protegidas. Por ello el juicio de peligrosidad del legislador, a diferencia del supuesto del art. 384 párrafo 1, derivado de la falta de aptitud para conducir tiene suficiente fundamento en la conducta típica. En definitiva, el juicio o pronóstico ex lege es que en estos casos hay un incremento intolerable de riesgos al no haberse sometido el sujeto a los necesarios controles o comprobaciones. Como en todos los delitos de peligro abstracto nos hallamos ante un juicio legislativo basado en estándares de conducta y en probabilidades de futuro.

Las SSTS 463/2.011, de 31 de mayo, 91/2.012, de 13 de febrero, 1032/2.013, de 30 de diciembre de 2012, y la 507/2.013, de 20 de junio, razonan en este sentido. De ellas se deduce que el bien jurídico objeto de tutela preferente en este delito no es otro



*que la seguridad vial, al señalar de forma coincidente que “el nuevo tipo responde a la idea de preservar el bien jurídico protegido, la seguridad vial (...) precisamente por el plus de peligrosidad que entraña para el resto de usuarios de las vías públicas la conducción de vehículos por quienes no hayan acreditado una mínima aptitud para su manejo”, de suerte que a través de esa presunción legal de peligro, según la conceptúan tales sentencias, se protege, “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 pilota el vehículo de motor no ha demostrado nunca las capacidades mínimas para realizar tal actividad”.*

*Desde estas líneas de fondo argumentales y aun asumiendo la idea de que los delitos del art. 384 podrían sistemáticamente configurarse como tipos eminentemente pluriofensivos, debe partirse como expusimos ut supra de igual premisa que la Consulta 9/1.997 de la FGE, esto es, que lo decisivo para poder afirmar la identidad de naturaleza necesaria para la apreciación de la agravante discutida es que el bien jurídico objeto de tutela preferente sea el mismo en ambos delitos.*

*Tal premisa sirve para excluir la concurrencia de la agravante respecto de la segunda modalidad típica del art. 384, el delito de conducción con privación judicial del permiso. En efecto, el bien jurídico objeto de tutela preferente no es aquí la seguridad vial en sentido estricto, sino el principio de autoridad, el respeto a la decisión judicial o la observancia y acatamiento de las resoluciones judiciales. En el mismo sentido se pronuncia la doctrina jurisprudencial mayoritaria de Audiencias.*

*Por similares argumentos, desde la consideración de la protección de la potestad administrativa sancionadora, la exclusión habría de producirse también en relación al art. 384 párrafo 1 CP, conducción con pérdida de puntos. Cuestión diferente es la que atañe a la última modalidad típica del art. 384 párrafo 2 último inciso, la conducción sin permiso. En ella prima el bien jurídico “seguridad vial”. Por tanto, concurre similitud o similar naturaleza con los delitos de los arts. 379-381 en este punto. En cualquier caso, aun no compartiéndose estos razonamientos sobre el bien jurídico protegido, siempre complejos y sometidos a controversia doctrinal como dice la Circular, el examen de la segunda cuestión, la atinente al modo concreto de ataque al bien jurídico protegido, permitirá descartar la agravante en todos los casos”.*

## 5. ESTRUCTURA Y NATURALEZA DE LA ACCIÓN TÍPICA

*“En un primer entendimiento podría defenderse que en todas las modalidades típicas estudiadas el ataque al bien jurídico “seguridad vial” se produce de igual manera, esto es, conduciendo un vehículo a motor o ciclomotor. Ello determinaría la identidad de la modalidad de ataque en los tipos examinados. El criterio debe ser objeto de mayor profundización.*

*Dejando de lado el aspecto meramente exterior de la conducta típica, el hecho de que se conduce un vehículo, analicemos la “clase de conducta” en el sentido exigido por la doctrina jurisprudencial. En concreto la clase o modalidad de conducción infractora. En los tipos de los arts. 379-381 se sancionan conducciones objetivamente inseguras, al desarrollarse de forma temeraria o a velocidad extrema, o sin las necesarias condiciones psicofísicas por ingestión de alcohol o drogas, pero sin exigirse la carencia de título o derecho a conducir.*

*Por el contrario, en las modalidades del art. 384 la conducta típica básica de conducir se halla presidida por la idea esencial de que se desarrolla sin el título habilitante necesario, ya sea por haber perdido su vigencia, por privación judicial o por no haberlo obtenido nunca. La “clase de conducta” común a ellas podría definirse como “conducción sin título” y con el elemento subjetivo del tipo referido a que el sujeto activo quebranta concretos mandatos legales, administrativos o judiciales. En definitiva, tanto desde un punto de vista interno del autor como desde una perspectiva teleológica y no meramente morfológica del comportamiento, puede entenderse que la clase de conducta no es la misma en los delitos de los arts. 379-381 que en los tipos del art. 384.*

*Desde el punto de vista del peligro o riesgo de la acción típica también podemos hallar diferencias cualitativas: en relación con los delitos de los arts. 379 a 381, no ofrece dudas que los tipos de los arts. 380 y 381.1 se configuran como delitos de peligro concreto. También puede válidamente sostenerse, como reflexiona la Circular 10/2.011 (págs. 9 y 25 respectivamente), que los delitos de los arts. 379.1 y 379.2 responden a la categoría de delitos de peligro abstracto, e iguales consideraciones podrían hacerse en cuanto al tipo del artículo 381.2.*

*De lo dicho en el apartado anterior se desprende que, al menos los supuestos de conducción sin permiso por no haberlo obtenido nunca –art. 384 párrafo 2 último*

*inciso-, se configuran igualmente como delitos de peligro abstracto cimentados sobre un pronóstico de riesgo o sobre una presunción legal de peligro.*

*Ahora bien, la asimilación o aproximación de peligros justificativos de la incriminación no puede ser aceptada en términos absolutos. En los delitos de los arts. 379-381 se tipifican delitos de riesgo para la seguridad vial, abstractos (379 y 381.2) o concretos (380 y 381.1), pero en todo caso de peligro objetivo. Es decir, se trata de delitos de riesgo por realizar la conducción en circunstancias objetivamente peligrosas, ya sea por los modos con que se conduce (con exceso de velocidad o temerariamente en el sentido de los tipos de los arts. 379.1, 380 y 381) o sin las necesarias condiciones psicofísicas por consumo de alcohol o drogas (art. 379.2).*

*Incluso los tipos más objetivados (conducción a velocidad o con tasa de alcohol típicas) describen conductas que constituyen supuestos específicos de conducción “manifiestamente temeraria” según calificación del propio legislador (art. 380.2 CP) y que la ley prohíbe al considerarlas siempre peligrosas en sí mismas según motiva el preámbulo de la Ley Orgánica 15/2.007, al señalar como objetivo básico de la reforma el “incremento del control sobre el riesgo tolerable por la vía de la expresa previsión de excesos de velocidad que se han de tener por peligrosos o de niveles de ingesta alcohólica que hayan de merecer la misma consideración”.*

*Refuerza esta conclusión la regulación del régimen del concurso contenida en el art. 382 CP, sistemáticamente ubicado tras la Reforma de 2007 a continuación de las conductas a las que afecta. La previsión legislativa de una específica cláusula penológica para casos de concurrencia de los delitos tipificados en los arts. 379 a 381 con resultados lesivos, parece demostrativa de la íntima conexión entre estos comportamientos y la generación de un riesgo progresivo contra la vida e integridad de los usuarios de la vía. El juicio de peligrosidad del legislador en los delitos a los que atribuye relación concursal se funda en que las elevadas velocidades y las altas tasas de alcohol tienen una significación diferente en los riesgos de siniestralidad y sus causas según la ciencia europea dominante como recuerda la Circular”.*

Por eso la ley califica como temerarias expresamente estas conductas parificándolas con las demás del art. 379.2 inciso 1, 380 y 381, tanto en la gravedad de la infracción de normas que suponen como en su capacidad generadora de riesgos de resultados lesivos. El art. 382 lo expresa con claridad

*“Cuando con los actos sancionados en los arts. 379, 380 y 381 se ocasionare, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo...”*. El “riesgo prevenido” es sin duda el derivado de estos delitos que se traduce en el resultado.

En cambio, la exclusión del régimen concursal de las conductas del art. 384 permite intuir que el propio legislador no las equipara a las anteriores en términos de potencialidad lesiva para dichos bienes personales, de objetivación del riesgo. La doctrina jurisprudencial anterior a la despenalización de la conducción sin permiso operada por LO 8/1.983, de 25 de junio, afirmaba desde otros presupuestos las diferencias entre el delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas en el que el bien jurídico protegido es la seguridad del tráfico y el delito de conducción sin permiso en que lo es la desobediencia del sujeto a la norma, dado que el precepto penal no aludía a la pericia o capacidad subjetiva del autor (STS de 14 de noviembre de 1.978). Por su parte, ya la jurisprudencia posterior y anterior a la Ley Orgánica 15/2.007 venía advirtiendo que no constituyen siempre y en todo caso una imprudencia grave los supuestos de conducción sin permiso, pues la pericia habrá de demostrarse en cada conductor (SSTS 1604/2.001, de 18 de septiembre, y 282/2005, de 4 de marzo; de esta última se deduce que no tener permiso de conducir no es prueba plena de la carencia de pericia sino indicio de ella).

Ya expusimos la naturaleza de los delitos de los arts. 384, párrafos 1 y 2, inciso 1, como desobediencias a las decisiones judiciales o administrativas en el sentido apuntado. Sea como fuere ni una ni otra incriminación se fundan en la creación de un riesgo en la conducción o en una valoración legislativa sobre él. La conducción sin permiso coincide con los anteriores en que la conducción no exige una conducción infractora, un plus de riesgo real generado o de gravedad de la acción, según resalta la doctrina unánime de las AP con la excepción de la AP de Toledo (SAP 10/2.013, de 8 de febrero) a partir de su acuerdo de Pleno de 15 de enero de 2.013, de dudoso ajuste al principio de legalidad de los delitos. La diferencia entre el delito del art. 384 párrafo 2 inciso 2 y los anteriores de este precepto radica en que, como dijimos, su injusto se fundamenta en un juicio legislativo sobre la falta de aptitud en la conducción.

El juicio o pronóstico de riesgo no se basa en circunstancias, internas o externas, unidas a la conducción como en los delitos de los arts. 379-381, sino anteriores a ella. Por ello incriminan todas las conducciones del autor y no sólo

las realizadas con determinadas condiciones o modos. La clase de conducta es, pues, del todo diferente en el sentido en que lo entiende la doctrina jurisprudencial de la Sala 2ª.

Desde el plano de la gravedad del hecho típico unida a la intensidad del ataque, encontramos diferencias derivadas de la mayor punición prevista para las figuras de delito de los arts. 379-381, en concreto para las más cercanas del art. 379. En los delitos del art. 384 la pena es de menor gravedad no sólo que la de los arts. 380 y 381 (fundada en el peligro concreto o manifiesto desprecio de estos últimos) sino también de la correspondiente a las figuras del art. 379. La conducción con exceso de velocidad o bajo la influencia de alcohol o drogas comparten con las modalidades típicas del art. 384 la triple alternativa penológica -prisión, multa o trabajos en beneficio de la comunidad- y en igual extensión – salvo en el caso de la multa-. La diferencia sustancial es que conllevan la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores, íntimamente relacionada con el bien jurídico protegido y excluida de los delitos del último precepto citado”.

#### 9.6. OTRAS CONSIDERACIONES EN TORNO A LA AGRAVANTE

*“El punto de vista del perfil del delincuente o su tendencia criminológica, barajada en algunas sentencias del TS, tampoco permite equiparar la naturaleza de las modalidades típicas del art. 384 con los delitos sancionados en los arts. 379-381. Las tipologías y perfiles son heterogéneos y no pueden extraerse conclusiones generales. No obstante, la experiencia judicial permite atisbar que tras los comportamientos del art. 379.1 se halla la utilización de vehículos de alta gama por autores con elevada capacidad económica, aunque no siempre sea así. Tras las conductas del art. 379.2 se detectan problemas de adicción al alcohol o drogas, el perfil del llamado bebedor social y frecuentes supuestos de consumo meramente ocasional que llevan a la comisión del ilícito. En los delitos de los arts. 380 y 381 sujetos con déficits sociales, asociados a otras formas de delincuencia y muy frecuentemente sin la necesaria asunción interna de la necesidad de cumplir las normas viales.*

*Como se ve, el elenco de perfiles es amplio y no necesariamente coincidente con el del art. 384, que puede ofrecer asimismo otro generoso abanico conductual. En la conducción con pérdida de vigencia nos encontramos con conductores reincidentes en infracciones meramente administrativas y en la que se realiza sin haber obtenido el*

*permiso suelen hallarse problemas de socialización y educación. En definitiva, no puede afirmarse una misma inclinación delictiva o perfil criminológico que sirva de fundamento a la apreciación de la agravante en el sujeto condenado por alguno de los delitos de los arts. 379-381 que posteriormente incurre en cualquiera de las conductas del art. 384, y viceversa”.*

#### 9.7. CONSIDERACIONES SOBRE ESTOS DELITOS

“1ª. Entre los delitos contra la seguridad vial de los arts. 383 y 385, por un lado, y los demás contra la seguridad vial, de otro, no concurre la agravante de reincidencia. Tampoco entre los dos citados.

2ª. En los delitos del art. 384 párrafo 1 (conducción con pérdida de vigencia por pérdida de puntos) y párrafo 2 inciso 1 (privación por decisión judicial) el bien jurídico protegido de modo principal es respectivamente la tutela de la potestad sancionadora de la Administración y el respeto a las decisiones de los Órganos Jurisdiccionales. En el delito del art. 384 párrafo 2 inciso 2 (conducción sin permiso) lo es la seguridad vial en relación con la normativa nacional y comunitaria reguladora de la obtención del permiso de conducir y de modo mediato la protección de las potestades de la Administración.

3ª. En todo caso entre los delitos de los arts. 379-381, por una parte, y los del art. 384, por otra, no concurre la agravante de reincidencia por tratarse de conductas de naturaleza y características diferentes”.

Esta Circular se emitió en Madrid, el día 15 de enero de 2016 por el Fiscal de Sala, coordinador de Seguridad Vial.

Estas consideraciones han sido remitidas a todas las Policías especializadas en materia de tráfico y seguridad vial, por su reciente aplicación dada su fecha marcan una forma pormenorizada de actuación, que, aunque según marcan los críticos, no generan obligatoriedad en las actuaciones, sí que marcan una forma de actuar en común que tiende a unificar criterios y a tener en consideración al remitir las diligencias a los diferente Juzgados con competencias en la materia.

Las diferentes Policías encargadas de la vigilancia del tráfico viario, deben de estar al corriente y permanentemente actualizadas en la materia de forma que se empleen las directrices recomendadas por las instrucciones de Fiscalía en este sentido.

**X**

**LAS NUEVAS  
TECNOLOGÍAS APLICADAS**





## X. LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS APLICADAS

### 1. INNOVACIÓN TECNOLÓGICA

De igual manera parece inevitable que las nuevas tecnologías sean las que con una aplicación real y efectiva de los nuevos avances en los diferentes campos de la electrónica, la mecánica, la informática, la robótica, con respeto a la conectividad y el medio ambiente, sean los que contribuyan a satisfacer las verdaderas e imperiosas necesidades de paliar, reducir y llevar a límites prácticamente residuales las cifras de fallecidos y heridos como consecuencia del tráfico y la seguridad vial.

Ejemplos prácticos son evidentes, como por ejemplo el citar que un vehículo de la gama baja, como puede ser un Opel Corsa, lleva en la actualidad más seguridad tanto activa como pasiva, en los elementos de nuevas tecnologías, que el Apolo XI cuando en 1.961 subió a la Luna.

Lo cual nos permite pensar que con la evolución que va experimentando las nuevas tecnologías en un futuro no muy lejano aplicaciones y proyectos que se desarrollan en la actualidad, tanto en nuestras carreteras, como en los conductores y bien en los propios vehículos, como pueden ser, coches sin conductor, vehículos que reconocen al conductor, GPS, llaves y cierres inteligentes, detectores de obstáculos en la vía, coches programados, aplicaciones multifunción de olvidos, imprudencias, recordatorios, aplicaciones de la telefonía móvil en los vehículos, determinador del recorrido evitando atascos, información sobre rutas muy concurridas, o itinerarios alternativos, control de parada del vehículo ante un posible siniestro, a lo que se le denomina " sistema de frenado autónomo de emergencia", o la ayuda de mantenimiento de carril, detectores de fatiga y/o cansancio en los conductores, la monitorización de ángulos muertos, la nano-electrónica, la deformación de las carrocerías para paliar daños a los ocupantes etc. etc. Puedan servir a contribuir a una mejora en las cifras de siniestralidad.

Todo esto, sometido a estudios de las diferentes marcas, con la competencia que ello supone, hace que teniendo en cuenta, el envejecimiento tan apresurado

que sufren los vehículos, puedan desarrollarse nuevos procesos de seguridad activa y pasiva, como lo han sido en los últimos años elementos de seguridad incluidos por las diferentes marcas de serie, como han sido los airbag, los frenos ABS, o bien los detectores de obstáculos, y otros que sean de obligado cumplimiento para todos los vehículos y sus conductores, como el cinturón de seguridad en las vías públicas incluso a los pasajeros, el no poder hacer uso de elementos de telefonía y otros que puedan distraer la conducción, el uso obligatorio del casco de seguridad incluso a ciclistas y en fin otras medidas que se han ido adaptando para conseguir una mayor eficacia y eficiencia en la Seguridad Vial.

Con todas estas medidas hemos pasado de las cifras de hace tan sólo unos años, de casi ocho millones de fallecidos anuales, a un millón setecientos mil muertos en el año 2013, y por ello hay que seguir en esta línea para seguir rebajando estas cifras, no es posible conformarnos con los parámetros obtenidos actualmente, dado que como se puede apreciar supone un auténtico balance de guerra, las cifras que aunque parecen frías al oír las, son alarmantes y no debemos olvidar que detrás de cada una de ellas existe una tragedia y un drama personal de una familia entera y en sus allegados.

El objetivo final es la reducción del número de siniestros, la reducción de los accidentes, el llevar a cifras muy por debajo de los parámetros actuales de heridos y fallecidos como consecuencia de los accidentes de tráfico. Llegar a esa cifra que sería un sueño hecho realidad de cero víctimas como consecuencia de los accidentes de tráfico.

Según estudios llevados a cabo el 50% de los conductores implicados en un accidente con resultado de fallecidos o heridos graves, habían consumido bebidas alcohólicas o drogas tóxicas o estupefacientes, pues bien, tal vez en un futuro no muy lejano, con la simple implantación obligatoria en los coches de un sistema en la llave del vehículo, para que antes de proceder a su utilización, sean capaces de determinar el grado de impregnación del consumo de estas sustancias por parte del conductor y por ende, capaces de accionar un sistema de bloqueo en el caso de resultado positivo, nos permita deducir que automáticamente, se podrían reducir en al menos en ese 50% en número de víctimas, de las cifras de víctimas actuales.

Parece al hablar de meras cifras estadísticas que ello supone un resultado numérico sin relevancia, pero nada más lejos de la realidad, dado que con este 50% mencionado automáticamente en números reales estamos hablando de evitar o paliar la cifra de medio millón de fallecidos y heridos graves como consecuencia de los accidentes de tráfico, cada año. Con esta simple medida aludida, y que podría pasar a ser de obligado cumplimiento para los fabricantes, como ya han sido implantadas otras medidas como de carácter obligatorio antes de poder poner sus productos en el mercado.

No debemos olvidar que antes de poder un fabricante o marca comercializar estos vehículos deben de haber superado previamente una Inspección Técnica favorable de seguridad activa y pasiva, por lo tanto, esta medida citada cuyo coste económico es irrelevante comparado con el coste económico que supone a la sociedad en su conjunto el número de víctimas y sus consecuencias, parece que todo ello sería perfectamente viable de cara a un futuro próximo y no muy lejano si se evoluciona de la mano de las nuevas tecnologías, las cuales van integrándose en nuestra industria, comercio y por ello en nuestras vidas cotidianas a pasos agigantados.

El coste económico sería muy relevante, pero no sólo obedecen estas medidas al plano puramente monetario o económico, tanto para el Estado y los Gobiernos, como para el propio sistema y los diferentes implicados, tanto para peatones como conductores, sino que, con esta simple medida se contribuiría a paliar en número de tragedias en el plano personal tan relevante que hay detrás de cada uno de los accidentes de estas características.

## 2. METODOLOGÍA APLICADA

Dentro de los métodos de investigación empleados en Ciencias Sociales, se hace necesario el empleo y la utilización de estos para poder desarrollar acertadamente cualquier proyecto de tesis doctoral que se precie. Actualmente ha cambiado el plan de estudios utilizado hasta ahora en los estudios de Doctorados y por tanto los doctorandos debemos de adaptarnos a la nueva regulación legal y a la normativa vigente con la finalidad de desarrollar la investigación siguiendo las directrices de estudio acertadas.

El presente trabajo se pretende emprender bajo los criterios de una perspectiva “básica”, básica, porque lo que se pretende con el mismo es aumentar el conocimiento de una ciencia en esta materia que representa un tema contemporáneo de crecimiento sin precedentes, con perspectivas de futuro y ampliamente desarrollable por las nuevas tecnologías y por ello por las normativas vigentes dentro del propio ordenamiento jurídico.

A su vez también se pretende que tenga una perspectiva “aplicada”, y digo aplicada, porque se pretende una resolución a los problemas que en el campo de las Ciencias Sociales se utilizan para modificar, mantener reformar o cambiar válidamente algún aspecto de la realidad social. Sin cambios no hay modificaciones, si las cifras arrojan resultados tan alarmantes habrá que introducir cambios para tratar de modificar a la baja estos resultados mencionados, estos cambios suponen modificaciones en los campos de la regulación normativa basada en los principios de tipicidad, cambios en los sistemas de seguridad activos y pasivos, cambios y mejoras en los temas relacionados en las medidas aplicadas y en todos los aspectos que de una forma genérica forman parte de este amplio campo, objeto del presente estudio.

También podrían calificarse dentro de los estudios “empíricos”, y son empíricos, dado que con el mismo se pretende aproximarse al conocimiento del objeto mediante su conocimiento directo y el uso de la experiencia bajo el prisma de la observación y la experimentación. Después de analizar mediante el estudio cronológico de la regulación normativa del tema, la rápida evolución que sufre en todos los sentidos esta materia y desde una perspectiva personal estar ya casi tres décadas involucrado mediante un nexo de unión profesional directo e inequívoco con el tráfico y sus consecuencias, ello nos permite abundar y dar unas pinceladas de estos parámetros de conocimiento directo y el uso de la experiencia contrastada con sus vicisitudes y resultados.

En definitiva, estos son los criterios a seguir, pero eso sí, todo ello dentro de la experiencia constatada de las cifras tan alarmantes que nos ofrece el día a día en este campo tan singular del presente estudio, sobre esta materia tan interesante y llegado el caso podría ser calificada como apasionante.

### 3. DESARROLLO ANTERIOR Y PERSPECTIVAS FUTURAS DEL PRESENTE ESTUDIO

Después de desarrollar, por parte del que suscribe, EL Título Propio de Criminología en esta Universidad Católica, con posterioridad la Licenciatura de Criminología en la UMU, e igualmente en esta Universidad Católica San Antonio de Murcia, (UCAM), en el Grado de Derecho, se intenta culminar un estudio más detallado y exigente sobre el tema que nos ocupa. Incidiendo más pormenorizadamente en otros aspectos sobre esta materia del Tráfico y la Seguridad Vial , tras cursar el Master de Acceso a la Abogacía, que igualmente desarrollé en esta Universidad, creo oportuno el seguir profundizando más en este campo, para ir de la mano con el desarrollo práctico y profesional de mis funciones como Sargento de la Policía Local, vinculado profesionalmente casi tres décadas en este apasionante campo, y llevar al proyecto de la presente Tesis Doctoral, la materia objeto de estudio con la que se tratará de aportar algunas ideas a desarrollar sobre del Tráfico y la Seguridad Vial y por ende de su regulación legislativa y de medios tecnológicos para intentar paliar estos índices de siniestralidad, así como sus consecuencias y tratar de poner una visión futurista para conseguir los objetivos mencionados de reducir los actuales índices de siniestralidad.



**XV**

**REGULACIÓN LEGAL DE  
LAS NUEVAS  
TECNOLOGÍAS**





## **XV. REGULACIÓN LEGAL DE LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS**

### **1. REGULACIÓN EN LA APLICACIÓN DE LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS A LA SEGURIDAD VIAL**

De igual manera parece inevitable que las nuevas tecnologías sean las que con una aplicación real y efectiva de los nuevos avances en los diferentes campos de la electrónica, la mecánica, la informática, la robótica, con respeto a la conectividad y el medio ambiente, sean los que contribuyan a satisfacer las verdaderas e imperiosas necesidades de paliar, reducir y llevar a límites prácticamente residuales las cifras de fallecidos y heridos como consecuencia del tráfico y la seguridad vial.

Ejemplos prácticos son evidentes, como por ejemplo el citar que un vehículo de la gama baja, como puede ser un Opel Corsa, lleva en la actualidad más seguridad tanto activa como pasiva, en los elementos de nuevas tecnologías, que el Apolo XI cuando en 1961 subió a la Luna.

Lo cual nos permite pensar que con la evolución que va experimentando las nuevas tecnologías en un futuro no muy lejano aplicaciones y proyectos que se desarrollan en la actualidad, tanto en nuestras carreteras, como en los conductores y bien en los propios vehículos, como pueden ser, coches sin conductor, vehículos que reconocen al conductor, GPS, llaves y cierres inteligentes, detectores de obstáculos en la vía, coches programados, aplicaciones multifunción de olvidos, imprudencias, recordatorios, aplicaciones de la telefonía móvil en los vehículos, determinador del recorrido evitando atascos, información sobre rutas muy concurridas, o itinerarios alternativos, control de parada del vehículo ante un posible siniestro, a lo que se le denomina " sistema de frenado autónomo de emergencia", o la ayuda de mantenimiento de carril, detectores de fatiga y/o cansancio en los conductores, la monitorización de ángulos muertos, la nano-electrónica, la deformación de las carrocerías para paliar daños a los ocupantes etc. etc. Puedan servir a contribuir a una mejora en las cifras de siniestralidad.

Todo esto sometido a estudios de las diferentes marcas, con la competencia que ello supone, hace que teniendo en cuenta, el envejecimiento tan apresurado que sufren los vehículos, puedan desarrollarse nuevos procesos de seguridad activa y pasiva, como lo han sido en los últimos años elementos de seguridad incluidos por las diferentes marcas de serie, como han sido los airbag, los frenos ABS, o bien los detectores de obstáculos, y otros que sean de obligado cumplimiento para todos los vehículos y sus conductores, como el cinturón de seguridad en las vías públicas incluso a los pasajeros, el no poder hacer uso de elementos de telefonía y otros que puedan distraer la conducción, el uso obligatorio del casco de seguridad incluso a ciclistas y en fin otras medidas que se han ido adaptando para conseguir una mayor eficacia y eficiencia en la Seguridad Vial.

Con todas estas medidas hemos pasado de las cifras de hace tan sólo unos años, de casi ocho millones de fallecidos anuales, a un millón setecientos mil muertos en el año 2013, y por ello hay que seguir en esta línea para seguir rebajando estas cifras, no es posible conformarnos con los parámetros obtenidos actualmente, dado que como se puede apreciar supone un auténtico balance de guerra, las cifras que aunque parecen frías al oír las, son alarmantes y no debemos olvidar que detrás de cada una de ellas existe una tragedia y un drama personal de una familia entera y en sus allegados.

El objetivo final es la reducción del número de siniestros, la reducción de los accidentes, el llevar a cifras muy por debajo de los parámetros actuales de heridos y fallecidos como consecuencia de los accidentes de tráfico. Llegar a esa cifra que sería un sueño hecho realidad de cero víctimas como consecuencia de los accidentes de tráfico.

Según estudios llevados a cabo el 50% de los conductores implicados en un accidente con resultado de fallecidos o heridos graves, habían consumido bebidas alcohólicas o drogas tóxicas o estupefacientes, pues bien, tal vez en un futuro no muy lejano, con la simple implantación obligatoria en los coches de un sistema en la llave del vehículo, para que antes de proceder a su utilización, sean capaces de determinar el grado de impregnación del consumo de estas sustancias por parte del conductor y por ende, capaces de accionar un sistema de bloqueo en el caso de resultado positivo, nos permita deducir que automáticamente, se podrían reducir en al menos en ese 50% en número de víctimas, de las cifras de

víctimas actuales.

Parece al hablar de meras cifras estadísticas que ello supone un resultado numérico sin relevancia, pero nada más lejos de la realidad, dado que con este 50% mencionado automáticamente en números reales estamos hablando de evitar o paliar la cifra de medio millón de fallecidos y heridos graves como consecuencia de los accidentes de tráfico, cada año. Con esta simple medida aludida, y que podría pasar a ser de obligado cumplimiento para los fabricantes, como ya han sido implantadas otras medidas como de carácter obligatorio antes de poder poner sus productos en el mercado. No debemos olvidar que antes de poder un fabricante o marca comercializar estos vehículos deben de haber superado previamente una Inspección Técnica favorable de seguridad activa y pasiva, por lo tanto, esta medida citada cuyo coste económico es irrelevante comparado con el coste económico que supone a la sociedad en su conjunto el número de víctimas y sus consecuencias, parece que todo ello sería perfectamente viable de cara a un futuro próximo y no muy lejano si se evoluciona de la mano de las nuevas tecnologías, las cuales van integrándose en nuestra industria, comercio y por ello en nuestras vidas cotidianas a pasos agigantados.

El coste económico sería muy relevante, pero no sólo obedecen estas medidas al plano puramente monetario o económico, tanto para el Estado y los Gobiernos, como para el propio sistema y los diferentes implicados, tanto para peatones como conductores, sino que, con esta simple medida se contribuiría a paliar en número de tragedias en el plano personal tan relevante que hay detrás de cada uno de los accidentes de estas características.

## 2. COCHES SIN CONDUCTOR O AUTÓNOMOS

Por determinados sectores también se le han llegado a denominar vehículos autónomos, vehículos robóticos, vehículos sin conductor o vehículos auto conducidos, aunque en nuestro país la DGT en la instrucción publicada al efecto lo define como

“vehículo autónomo es todo aquel que dispone de 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 temporal o permanente”.

La inquietud humana por el desarrollo le ha llevado a experimentar sobre este tema, el diseñador americano de automóviles Norman Bel Geddes diseñó un vehículo eléctrico que era controlado por un circuito también eléctrico, fijado sobre el pavimento de la carretera, versión de vehículo autónomo que fue expuesto en la Exposición Universal Futurama de Nueva York en el año 1.939, la cual patrocinó la marca de vehículos General Motors.

Otro diseñador, en este caso alemán, Ernst Dickmanns, diseñó en el año 1980, una furgoneta sin conductor capaz de circular a 100 km/h, probada en una calle sin tráfico para el proyecto EUREKA PROMETHEUS, el cual tenía la pretensión de buscar el futuro vehículo autónomo. La comisión europea se interesó en tal extremo por este proyecto que realizó una inversión cifrada en 800 millones de euros, para su desarrollo en el mundo de la automoción.

El mismo año de 1.980, se realizaron otras vertientes de vehículos autónomos, en este caso que fueran orientados mediante el uso de radar láser y visión computarizada, como fue el proyecto desarrollado por la agencia Defense Advanced Research Projects Agency, DARPA, consiguiendo así que fuese el primer vehículo capaz de circular con este novedoso método, para la citada época.

Por su parte la conocida marca de automóviles Daimler-Benz y Ernst Dickmanns, en París, Francia, en el año 1994, fueron capaces de hacer circular durante más de mil kilómetros a dos vehículos robots gemelo, circulando a más de 130 km/h, funcionando de forma autónoma en carriles libres, en convoy efectuando cambios de carriles de forma independiente y de izquierda a derecha y viceversa, sin problemas.

Mediante la denominada visión computarizada y realizando movimientos sacádicos controlados mediante un ordenador reaccionado a tiempo real, el equipo de Dickmanns con un vehículo modificado de la marca Mercedes-Benz, Clase S, en el año 1995 realizó el trayecto entre Munich y Copenhague, de ida y vuelta, circulando en determinados trayectos a más de 175 km/h. en carreteras alemanas, con una intervención autónoma, sin ayuda humana del 95 por ciento del recorrido, adaptándose a las maniobras e incluso realizando adelantamientos.

La marca de automóviles Audi, anunció en el año 2.014, con el modelo RS7 autónomo unas pruebas realizadas en el circuito Hockenheim, Alemania, este vehículo fue capaz de completar una vuelta a la pista del citado circuito en algo más de dos minutos, mientras que otro coche de esa misma marca y características, conducido por un piloto experimentado fue cinco segundos más lento que el citado vehículo autónomo. Llegando a alcanzar el vehículo no pilotado velocidades superiores a 240 km/h.

En el mes de abril de 2.015, otras pruebas de las marcas Audi y Delphi, con el modelo SQ5 que se manejaba sólo, usando un sistema de conducción autónoma logró recorrer 5.400 kilómetros en nueve días, sin necesidad de ser prácticamente manipulado por la intervención humana.

En cualquier caso, este tipo de prácticas están proliferando y cada vez más se van adaptando nuevos sistemas de conducción autónoma integral, como coches sin pedales ni volante, porque en realidad gozan de sistemas tecnológicos de última generación capaces de ir salvando los obstáculos con una precisión absoluta. Estas medidas que en la actualidad están por desarrollarse en un futuro próximo pueden ser el máximo exponente aplicado al campo objeto de este estudio y de esta manera bajar las cifras de heridos y fallecidos, pues con sistemas precisos de autocontrol presumiblemente se evitarán muchos accidentes de tráfico.

Ya existen varias iniciativas en este sentido, pero no proyectos definitivos capaces de garantizar una implantación a corto plazo, para ello se requiere que se siga investigando, avanzando en aspectos sobre la seguridad vial.

Algunos problemas para el desarrollo de esta apasionante materia, se localizan en las políticas sociales, en aspectos jurídicos, de regulación normativa, de grandes costes económicos y de infraestructuras, así como en otros intereses no desvelados, como el ingreso económico que aporta a determinados organismos. Pero el desarrollo tecnológico sigue avanzando y de su lado que este amplio campo vea la luz a corto plazo, no parece una utopía.

Algunos teóricos en la materia se atreven a afirmar que en un futuro los vehículos serán capaces de circular como vehículos autónomos con una mayor garantía de seguridad, dado que funcionarán como un ordenador, una computadora incapaz de cometer errores y fallos al no estar dentro de su

programación, pero sin duda y a pesar de los grandes avances que se están sucediendo, todavía no estamos a la altura de estas previsiones tan soñadas, aunque grandes empresas, en especial privadas y de proyección futurista, sigan invirtiendo en que estos proyectos se sigan desarrollando y avancen hacia el objetivo soñado de bajar las cifras de heridos y fallecidos por los accidentes de tráfico.

En nuestro Ordenamiento Jurídico ya se ha regulado la normativa concreta que permite la circulación por nuestras carreteras de los vehículos autónomos, pero eso sí, para la investigación y desarrollo. Por ello España ha sido de los cinco primeros países europeos en regular esta materia. A fecha de 16 de noviembre de 2.015, la Dirección General de Tráfico hizo oficial un comunicado por el cual permitía mediante una instrucción esta medida.

Al ser una acción pionera en las legislaciones vigentes puede ser que ello suponga un efecto llamada para aquellas empresas que quieran innovar en este apasionante campo.

### 3. VEHÍCULOS CAPACES DE DETECTAR Y PREVER LOS OBSTÁCULOS

Existe otra tecnología actualmente que encuentra sus principios básicos en usos y aplicaciones militares y que ya se integra en muchas acciones civiles muy útiles. Se trata de una tecnología que no sólo cambiará nuestras vidas, sino que también salvará vidas en especial en la materia del tráfico y la seguridad vial. La tecnología se denomina: termografía.

Mientras que una cámara normal depende de la luz para generar una imagen, una cámara térmica o cámara de infrarrojos, es capaz de captar diferencias de temperatura mínimas y convertirlas en una imagen térmica clara, en la que se pueden detectar hasta los más mínimos detalles. Al contrario que otras tecnologías, como la amplificación de luz que necesita una cantidad mínima de luz para generar una imagen, la termografía puede ver en oscuridad total. No necesita luz alguna.

Esta nueva tecnología, ofrece la capacidad de ver y detectar las amenazas en las noches más oscuras. Las cámaras térmicas pueden ver a través de la niebla, la lluvia y la nieve. También tienen la capacidad de ver a través del humo, lo que aumenta su interés para su uso en el tráfico viario, puesto que son capaces de ver

a través de un tramo de carretera inmerso en la niebla o cubierto de humo, polvo u otros gases, como la propia contaminación que disminuyen o bajan la visibilidad.

La primera cámara de infrarrojos destinada a aplicaciones militares, pero no tardó a su adaptación a funciones comerciales, por ello se desarrolló en 1965 y se utilizó para inspeccionar líneas de alta tensión.

Hasta 1.973 no se introdujo la primera cámara de infrarrojos que funcionaba con batería y aunque se denominó móvil o portátil, este sistema aún era muy voluminoso. La tecnología utilizada en aquel momento requería llenar la cámara de nitrógeno líquido para refrigerar el detector de infrarrojos integrado en el sistema.

Tras los primeros avances industriales que descubrieron las ventajas de la termografía fueron las grandes empresas productoras. Las cámaras térmicas no sólo generan una imagen basada en diferencias de temperatura, sino que además esas diferencias también pueden medirse claramente incluso es posible calcular valores absolutos de temperatura.

En industria pronto se descubrió que la termografía podía proporcionar información valiosa sobre equipamiento eléctrico, mediante conexiones, cables, pero también equipos de alta tensión como transformadores, líneas eléctricas, etc., todos ellos pueden inspeccionarse de forma sencilla y sin contacto con una cámara térmica. La ventaja es que la termografía puede ayudar a detectar una anomalía antes de que se produzca el problema y a tiempo real. De esta forma, se pueden evitar medios, costosas averías y ahorrar tiempo y costes añadidos.

Hace pocos años se dio un paso crucial hacia la producción en masa de cámaras térmicas. En aquel momento, la marca alemana BMW, uno de los fabricantes de automóviles más importantes del mundo, decidió incorporar una cámara térmica para mejorar la visión de los conductores de su serie 7 de alta gama. El incremento de la seguridad del conductor y de los pasajeros es una de las prioridades de BMW. Dado que muchos accidentes se producen durante la conducción nocturna, BMW buscaba una solución para reducir este número de accidentes y con ello bajar el número de víctimas, como resultado de los mismos.

En su aplicación automovilística, el mismo módulo de visión nocturna de BMW se ofreció como prestación opcional en los modelos de las series 5 y 6 de BMW. La gran demanda de esta prestación de seguridad opcional permitió aumentar significativamente su producción. En la actualidad, la empresa FLIR Systems produce miles de cámaras térmicas sólo para la mejora de la visión de los conductores.

Una de las consecuencias de este aumento del volumen de producción es una reducción significativa del precio de una cámara térmica. Actualmente, se puede adquirir una cámara térmica por menos de 3.000 €. Aunque aún puede parecer caro, constituye una enorme diferencia en comparación con los 50.000 € que valía hace tan solo 6 años con los avances tecnológicos en la materia se considera que de cara al futuro este gasto podría ser mucho menor.

La demanda de las marcas de automóviles más vanguardistas y la mejora de la visión de los conductores es la aplicación que probablemente más ha contribuido al aumento del volumen de producción de cámaras térmicas, en este campo.

Para la conducción nocturna de vehículos se incrementan los riesgos serios para conductores de camiones, autobuses y otros vehículos pesados. Muchos accidentes graves se producen de noche, con niebla o lluvia ligera, porque el conductor no detecta la causa del accidente a tiempo real para evitar la colisión.

Cada año, miles de accidentes en los que se ven involucrados grandes vehículos se producen por la noche, casi siempre debido a la presencia de condiciones climáticas adversas. Los conductores carecen de la capacidad necesaria para reducir rápidamente la velocidad; la fatiga puede afectar negativamente al tiempo de reacción y la visión resulta más difícil en la oscuridad.

Este sistema de la termografía es un potente método de mejora de la visión del conductor que reduce considerablemente los riesgos de siniestralidad que comporta la conducción nocturna y que permite al conductor ver cinco veces más que con los faros tradicionales. No necesita luz para funcionar. Gracias a la termografía, los conductores pueden detectar y reconocer más rápidamente peligros potenciales y evitar accidentes mortales o con heridos graves.



Todo ello le hará percibir a los conductores ver imágenes térmicas en la carretera, con un alcance mucho mayor que el de los faros, los conductores podrán detectar obstáculos, curvas de la carretera y otros imprevistos, mucho antes y con ello disponer de más tiempo para reaccionar.

La termografía también ayuda a los conductores a ver mejor los bordes de la carretera, ver antes las curvas, los baches, cualquier posible desprendimiento, animal en los carriles de circulación y a superar la baja visibilidad o la ceguera momentánea producida por el resplandor de los faros de los coches que circulan en sentido contrario o ver a través del humo, el polvo, la niebla u una tormenta de nieve, granizo o lluvia intensa o, aunque esta sea más ligera, e incluso con cortinas de humo.

Este sistema puede integrarse fácilmente en camiones y autobuses. Además, los trenes y los metros también están empezando a equiparse con cámaras térmicas. Los vehículos de emergencia, como los vehículos policiales, los camiones de bomberos y las ambulancias, que tienen que llegar al lugar del accidente lo antes posible también durante la noche, han descubierto las ventajas de la termografía. Además, si se ha producido un incendio, quema de rastrojos o procedente de otros focos, como la propia contaminación, las cámaras térmicas, pueden ver a través del humo y ayudar al conductor a llegar al lugar del accidente y rebasarlo sin provocar otros nuevos incidentes ni accidentes.

Hay avances notables en este sistema, si bien es verdad, que su implantación todavía no se ha desarrollado, entre otras cuestiones por la crisis que estamos atravesando y el coste económico que ello comporta, así como los trámites burocráticos que supone dentro del mundo del automóvil.

#### 4. DETECTAR DE CAMBIO DE CARRIL DE FORMA NO PROGRAMADA O INVOLUNTARIA

Se puede considerar como otro sistema a tener en cuenta, dentro de los sistemas de seguridad activa, que se incluyen en los vehículos más modernos, constituyen un modo de seguridad que puede tener una aplicación muy positiva en el tráfico viario, para evitar accidentes. Algunos modelos ya lo sacan de serie, y constituyen uno de los más novedosos y eficaces métodos de nuevas tecnologías, que introducen los coches más vanguardistas, es la alerta por cambio involuntario de carril. Esta se activa cuando el conductor abandona el carril por

el que circula sin conectar antes los intermitentes, acción que se contempla como si de una distracción se tratase.

El sistema de seguridad funciona porque es capaz de detectar las líneas del carril por el cual se está circulando. Se compone de una centralita electrónica y un sistema de aviso al conductor. De contar todos los coches con este sistema de seguridad se podrían evitar el 10% de los accidentes en España y, por tanto, 500 muertes al año. Muchos de estos accidentes se deben a despistes, falta de concentración e incluso inconsciencia del conductor al quedarse dormido durante la conducción o bien por distracciones y despistes que pueden acarrear un accidente por la salida de la vía o bien por golpear o colisionar con elementos inertes u otros usuarios de la vía.

Algunas líneas longitudinales, de señalización vial horizontal van en relieve, lo que hace que cuando las ruedas del vehículo las pisan, ocasionan un zumbido o ruido característico, por otro lado, estas líneas del carril de la vía también pueden ser detectadas por una serie de sensores de infrarrojos colocados en la parte baja del vehículo gracias a la luz que reflejan las líneas de la calzada. Por ello cuando el conductor no activa los intermitentes, la centralita electrónica del sistema interpreta que el alejamiento del carril es involuntario, alertando al conductor. También existen sistemas que detectan las líneas mediante cámaras instaladas en el interior del vehículo. Las medidas de aviso pueden variar, según el vehículo y la tecnología aplicada en el mismo, entre la vibración del asiento o avisos de sonido y luz en el volante.

Los avances tecnológicos en este campo van evolucionado a un ritmo frenético, y este sistema de seguridad sólo funciona a partir de una cierta velocidad entre los 60 – 80 km/h. Puede ser desconectado. Algunas marcas comerciales ya lo están introduciendo en serie y son elementos que constituyen seguridad vial que hará disminuir notablemente el número de accidentes en nuestras carreteras.

## 5. LA REGULACIÓN DE LA VELOCIDAD ACTIVA

Cada vez de forma más usual y más modelos de coches lo colocan en sus prototipos, con esta medida poco a poco se van popularizando en todos los segmentos los limitadores y reguladores de velocidad, también conocidos como

control de cruce, tempomat, etc. Estos sistemas permiten al conductor no sobrepasar cierta velocidad o mantener una fijada, pudiendo con esta medida disminuir los efectos de la inercia a ir cogiendo más velocidad, el rebasar la limitación de velocidad existente y fijada para las características de la vía y otras ventajas que se traducen en definitiva en la disminución del número de accidentes en nuestras carreteras.

Estos limitadores de velocidad pueden ser activos o pasivos. En el caso de disminución de elementos de seguridad pasivos, se limitan a dar una advertencia acústica o visual de que hemos sobrepasado un límite de velocidad sea o no voluntario y sólo tienen una función informativa. En el limitador de velocidad activo el acelerador deja de responder para no sobrepasar la velocidad, algunos modelos actúan sobre frenos o cambio para evitar que se vaya progresivamente subiendo de velocidad sin pretenderlo.

Las nuevas tecnologías aplicadas en este sistema, nos permite maximizar la velocidad en un trayecto sin temor a un exceso de velocidad, pues se acciona un tope superior de la velocidad a la cual se desea circular y el sistema llega a ella como el límite fijado de forma máxima. Por si fuese necesario sobrepasar dicho límite, como por ejemplo en un adelantamiento arriesgado en el que nos falte potencia, y es un limitador activo, basta con pisar a fondo el acelerador para desactivarlo temporalmente. Volverá a funcionar normalmente cuando hayamos bajado de la velocidad programada hasta el límite marcado originalmente o al límite al que se pretende circular con seguridad.

Por otro lado, y en cuanto a los reguladores de velocidad, mantienen un ritmo prefijado hasta que se toca el freno, embrague o cambio de marchas, además de su desactivación por botón. De esta forma establecemos un límite inferior al que se desea circular. En otras ocasiones se comenta que no hay que estar mirando constantemente el velocímetro para seguir un ritmo constante. Es un instrumento de seguridad y por ello hay que prestarle la misma atención que a los retrovisores o a la visibilidad del vehículo. Un conductor experto se preocupa de recopilar información de forma constante, y eso le mantiene más activo y preparado para acontecimientos imprevistos o que nos puedan sorprender.

Otro de los sistemas de nuevas tecnologías aplicadas que reduce notablemente las posibilidades de accidente o colisión en una carretera rápida

por distracción o por mantener una distancia de seguridad incorrecta, el sistema nos advertirá si es así.

## 6. LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

Los vehículos eléctricos son ya una realidad, de hecho, hay ya empresas que su flota de vehículos esta íntegramente compuesta por vehículos eléctricos.

Las nuevas tecnologías van de la mano en el desarrollo de prototipos de vehículos que basan íntegramente su consumo en la electricidad. Su autonomía se sigue mejorando, pero ya se han conseguido que algunos modelos puedan funcionar durante ciento cincuenta kilómetros e incluso más, sin recargar sus baterías, de ión-litio.

Además, se está dotando a sus motores eléctricos con componentes mecánicos capaces de que se vayan recargando con el mismo funcionamiento del coche, mediante un generador de energía cinética en energía eléctrica. Esto hace mejorar su autonomía y su rendimiento. En cuanto al tiempo de duración de una recarga de las baterías, puede variar, pero se puede conseguir un llenado de su capacidad con unas seis horas mediante una corriente de 220 V. pudiendo llegar a ser mucho más rápida, con una recarga monofásica de 125 amperios, o con una recarga rápida programada en algunos modelos u otros procedimientos alternativos.

También la industria automovilística dispone de híbridos, mediante los cuales se alterna el consumo de gasolinas o gasóleos y la carga eléctrica, en determinados automóviles. Pero el futuro, pasa por dejar de emitir CO<sub>2</sub>, y en esto los vehículos eléctricos son los más ecológicos, dado que no desprenden nada de monóxido de carbono a la atmósfera. Esto es evidente que en ciudades en las que ya se han tenido que adoptar medidas para paliar la contaminación, es una auténtica revolución. Y de cara al futuro este tipo de vehículos dará un impulso considerable a la industria de la automoción, sin lugar a dudas.

En principio, la carrera tecnológica para introducir estos vehículos, en el mercado de la automoción, ha dado un impulso considerable en estos últimos años. Pero en principio, se está desarrollando, en especial, en vehículos turismos y pequeños utilitarios. No obstante, su adaptación, el bajo consumo, la disminución de la emisión de ruido y gases a la atmósfera, son indicadores

inequívocos de que esta fuente de energía será la que facilite seguir creciendo al mundo de la automoción.

La posibilidad de transformar la energía solar en energía eléctrica, en especial en países como el nuestro, hace de estos vehículos una realidad con un futuro muy prometedor. Pues el bajo coste económico de estas recargas, que puede llegar a suponer un coste económico de unos 2'5 € cada cien kilómetros, los hace muy rentables, lo que, unido a los bajos índices de contaminación y el bajo nivel de emisión de ruido, son síntomas inequívocos de que estos vehículos prosperarán en las ciudades a corto plazo.

#### 6.1. INCONVENIENTES QUE PRESENTAN ACTUALMENTE

Tal vez, el principal inconveniente, que se presenta actualmente, para que no se hayan desarrollado más el mercado y la comercialización de este tipo de vehículos ha sido el hecho de que no haya puntos de recarga para este tipo de vehículos. Además, los gobiernos tampoco han impulsado estas medidas, algunas estaciones de servicio, ya están implantando sistemas de recarga para el suministro de energía eléctrica a estos vehículos, pero se duda de su rentabilidad.

Por otro lado, habrá que seguir avanzando en la investigación, dado que el tiempo que hay que emplear para la recarga, supone también un obstáculo para las personas que necesitan moverse con celeridad, por razón de su labor u compromisos sociales.

Además, la Doctrina Científica y la misma opinión pública, sostienen que las grandes petroleras e industrias asociadas a la empresa de la automoción, tal vez no les interese en el plano económico, que este tipo de vehículos se introduzcan de forma masiva y rápida en el mercado automovilístico.

Otros piensan que de momento son un elemento propagandístico que está por desarrollarse, y mientras tanto tan sólo algunas unidades son las que se irán introduciendo en el mercado.

#### 6.2. INCIDENCIA EN LA SINIESTRALIDAD

El accidente de tráfico no está demostrado que puedan verse cuantitativamente y significativamente afectados, con el incremento del parque

móvil de estos vehículos. Pero tal vez influya en algunos aspectos, como lo son las circunstancias de que al regenerarse e innovarse el parque automovilístico, pueda dar lugar a una bajada del número de accidentes.

Parece anecdótico, pero hay que tener presente que, durante el año pasado, en todos los accidentes con víctimas mortales ocurridos en España, al menos uno de los vehículos implicados tenía más de diez años.

Las cifras hablan por sí solas, y si unimos todas las variables, y con cada una de ellas se va influyendo en tratar de paliar o bajar el número de víctimas, tendremos que pensar que como siempre apuntamos, con sólo haber logrado reducir alguna de las muertes o heridos graves, ya habrá merecido la pena.

## 7. OBJETIVOS Y PRETENSIÓN

El objeto del presente Estudio de “Tesis Doctoral” dentro de la rama que la UCAM ofrece en Ciencias Sociales, tiene su fundamento en el tratar de profundizar en el tema relacionado con la materia del tráfico y la seguridad vial, desde su perspectiva de regulación del derecho dentro de nuestro Ordenamiento Jurídico, así como desde la visión de la investigación dentro de entramado de la materia, para tratar de descubrir algunas conductas típicas que quedan impunes, la aplicación de las nuevas tecnologías, sobre todo en la vertiente dirigida a la mejora de la siniestralidad, es decir, tratar de reducir e incluso paliar las cifras y las consecuencias de los accidentes de tráfico, para llegar a evitar el millón de fallecidos anuales y la cantidad enorme de heridos tan alarmante en este campo y con ello, poder contribuir para intentar de llegar a cifras muy por debajo de los parámetros actuales y algo que hoy día pasa por ser una utopía, es decir, llegar a la cifra soñada de “cero víctimas” como consecuencia del fenómeno del Tráfico y de la Circulación Vial .

La importancia del tema del tráfico viario es creciente y de una radiante y candente actualidad. Son cada vez más los organismos públicos implicados. Las personas en la mayoría de los países industrializados y en la actualidad, desde los primeros estudios que cursan los niños en la escuela en los inicios de la etapa escolar, es decir, en preescolar, después en la enseñanza general básica y posteriormente en determinadas asignaturas de la ESO y en menor medida en Bachiller y en las Universidades, están tratando de introducir dentro de la

docencia este tema tan importante, como materia de especial interés para los estudiantes, dado que en definitiva ellos serán los futuros conductores y los que sufrirán desde una perspectiva u otra las consecuencias tan graves derivadas de los accidentes de tráfico.

Las materias relacionadas con este tema, en nuestro día a día, nos hace mantener una relación directa a todos los miembros de nuestra sociedad con la fenomenología objeto del presente estudio.

La evolución del fenómeno del tráfico y la seguridad en la circulación vial no parece que vaya a bajar en su importancia, pues cada vez son más el número de personas que utilizan los transportes públicos y en parque móvil en general, el número de conductores sigue en un aumento constante, la necesidad de transportar las mercancías y a las personas de un lugar a otro, así como los productos de primera necesidad en una sociedad como la nuestra con una demanda cada vez mayor de servicios, parece indicarnos que esta materia seguirá en un aumento constante de cara al futuro, en cuanto a su número e importancia.

Los materiales y combustibles de consumo de los vehículos se están encareciendo, en determinados ámbitos ya se habla de que de cara al futuro los gasóleos y otros combustibles se puedan incluso llegar a agotar, pero las nuevas alternativas están surgiendo como, vehículos eléctricos, vehículos solares y de consumo de biomasa o que funcionen mediante el consumo de agua, o con otras fuentes de energía, ello parece ser la alternativa más inmediata a los combustibles actuales.

De igual manera la inquietud de los problemas relacionados con el cambio climático, los daños ocasionados sobre la contaminación y por tanto la sensibilidad cada vez mayor sobre el Medio Ambiente, hace que sea necesario el ir adoptando nuevas estrategias para intentar paliar los altos índices y los efectos de la contaminación de los automóviles, sobre todo en las grandes ciudades. Donde sin duda se contribuye a que estos efectos de la contaminación sobre el aire que respiramos y en general sobre el Medio Ambiente sea un objetivo prioritario de las nuevas políticas sociales.

El seguir en esta espiral de contaminación, es ya, y en un futuro puede dar lugar a un aumento, del número tan considerable de personas que sufren

enfermedades derivadas de la propia contaminación, como enfermedades respiratorias, pulmonares, como el asma, bronquitis, tumorales e incluso otras no diagnosticada hoy día pero que sin duda tienen su fundamentación en estos altos índices de contaminación.

Como hemos visto las cifras de muertos y heridos como consecuencia del desarrollo del tráfico y la circulación vial arrojan unos números alarmantes, cifras inquietantes que nos deben de hacer reflexionar y tomar cartas en el asunto, dada su magnitud e importancia.

Se ha pasado de una primitiva concepción policial única, en la actuación en la materia, a la práctica intervención de todos los organismos públicos, pero, aun así, no parece ser suficiente. Por ello es básica una formación primaria, desde las escuelas y en los diferentes niveles de la enseñanza para tratar de mejorar la formación a nivel general, es incomprensible que en nuestros tiempos carreras universitarias como Derecho, Criminología, Psicología, Sociología entre otras, no contemplen ni una sola asignatura sobre este importante tema<sup>173</sup>.

Una de las parcelas que se han desarrollado en el presente trabajo, ha sido el apartado destinado a la preparación de oposiciones sobre este tema, aunque bien pueden servir para preparar otro tipo de oposiciones, dada la actual crisis económica y la situación laboral en la que nos encontramos inmersos, esta puede ser una posible salida laboral de cara al futuro. Estudiantes universitarios que terminan sus estudios y que no pueden desarrollar el ámbito laboral sobre el cual se han formado, es una constante, por ello esta posibilidad puede suponer una nueva vía de escape, para aquellos que quieran intentarlo. Bien vale la pena, después de todo un trabajo estable y entre comillas seguro, ofrece una buena perspectiva de cara al futuro.

Y una vez que se ha accedido a la Función Pública, como funcionario, como contratado en régimen laboral o como contratación interina, que son las posibles situaciones en las que nos encontramos, ¿qué pasa?, pues las posibles respuestas van contempladas en otro apartado del presente trabajo. Todo ello nos puede

---

<sup>173</sup>La mayoría de los conocimientos sobre la materia de Tráfico Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, son los adquiridos por los conductores al adquirir la formación precisa para presentarse a los ejercicios de acceso para la obtención de los diferentes Permisos de Conducir.



ayudar a sacar conclusiones.

La incertidumbre laboral en la empresa privada nos siembra dudas e inseguridad, sobre la base de los preceptos expuestos en este ámbito. Tal vez podamos tener una apertura de miras suficiente para poder sacar conclusiones y así valorar mejor cual es el futuro a decidir por aquellos que opten por este camino. La Carrera de Derecho, y con ella el Master de Acceso a la Abogacía<sup>174</sup>, abren un abanico de posibilidades inmenso en este campo, tanto en la esfera de oposiciones en Judicatura, como en el ámbito docente o en otros campos relacionados con el tema.

Para poder opinar sobre algo, con un mínimo de rigor hay que profundizar sobre ello. Hay que tener experiencia, que según dicen los clásicos es la madre de la ciencia. Por ello se ha tomado un modelo de evolución sobre el tema del tráfico y en general la circulación de vehículos la cualquiera de las vías públicas en un municipio concreto como es Molina de Segura, cuya evolución ha sido más que pronunciada espectacular. En 25 años esta materia ha cambiado mucho, vista en una perspectiva generalista y a nivel mundial parece un fenómeno social normal, pero con los ejemplos marcados en la presente Tesis Doctoral se pueden sacar conclusiones que seguro sorprenden a los más jóvenes y harán darse cuenta a los mayores de que efectivamente así ha sucedido en este periodo singular de tiempo.

Como no podía ser de otro modo, en un Doctorado de Ciencias Sociales <sup>175</sup>,

---

<sup>174</sup>El Máster de Acceso a la Abogacía impartido por la UCAM (Universidad Católica San Antonio) está estructurado en una parte teórica y otra práctica, la cual permite al estudiante adentrarse de forma integral en los contenidos formativos y la adquisición de las competencias asociadas al título. Está impartido con un equipo profesional que comprende a los mejores docentes en el plano de la actualidad de las diferentes ramas del saber asociadas al Derecho.

<sup>175</sup>El Reglamento por el que se regulan los Trabajos fin de Grado y fin de Máster en la Universidad Católica San Antonio de Murcia, es el RD. 1393/2007 de 29 de octubre. Este establece la ordenación de enseñanzas universitarias oficiales, indicando que para la obtención de cualquier título de Grado el estudiante tiene que elaborar y defender un Trabajo Fin de Grado, orientado a la evaluación de las competencias asociadas al título. Asimismo, establece que las competencias asociadas al título de Máster concluyen con la

no podía faltar un apartado sobre los delitos contemplados en este plano, por ello el estudio de las disposiciones legales aplicables a la materia según lo regulado en el actual Código Penal, nos pueden hacer reflexionar desde la perspectiva teórico práctica. Que se regula sobre la materia y cómo ha evolucionado esta, para intentar solucionar una problemática que cada día más nos sorprende con las elevadas cifras de fallecidos y heridos en nuestras carreteras, como consecuencia del tráfico viario.

#### 8. EVOLUCIÓN DE LA MATERIA

Desde una perspectiva analítica se pretende profundizar en el desarrollo cronológico, a lo largo del tiempo, de la evolución que ha experimentado la materia de la circulación por las vías públicas de los vehículos en general en nuestra legislación. Cuestiones necesarias para la investigación y la reconstrucción de los accidentes de tráfico, con una mayor garantía de acierto por parte de los policías actuantes y encargados de esta labor, con una formación acorde con las necesidades del momento, para que conductas delictivas no queden impunes y/o encubiertas bajo la apariencia de un simple accidente de tráfico.

Para que conductas fraudulentas enfocadas al cobro de supuestos siniestros a indemnizar por parte de las Compañías Aseguradoras, por parte de particulares y mafias organizadas, sean esclarecidas. Todo ello junto con otros requisitos y elementos necesarios para poder desarrollar esta parcela, así como cuestiones y comentarios que podrían contribuir a mejorar las condiciones relacionadas con este fenómeno y así enfocar este esfuerzo en poder paliar los altos índices de accidentalidad y siniestralidad, todos estos son los fundamentos pretendidos con el presente estudio.

---

elaboración y defensa pública de un Trabajo Fin de Máster.

- BELDA INIESTA J., Guía Básica para la realización de un TFG O TFM (Trabajo fin de Grado o Trabajo fin de Máster). Murcia 2014. Anexo, pag.52. "Este Reglamento tiene por objeto el unificar criterios y procedimientos en torno a la elaboración y defensa de los TFG y TFM, estableciendo una homogeneidad básica en la organización y evaluación que garantice la igualdad de derechos y deberes para el conjunto de estudiantes de la Universidad Católica de Murcia".

La regulación legislativa va cambiando constantemente y con una periodicidad cada vez más próxima en el tiempo, intentando el regular la materia para tratar de reducir las cifras de siniestralidad, tanto en el campo de la legislación administrativa, como endureciendo determinadas conductas tipificándolas en la esfera penal, con penas mayores a conductas que sean constitutivas de acciones de un mayor reproche social.

Las campañas de anuncios publicitarios de la DGT son cada vez más duras, con estrategias que nos hagan reflexionar y nos ofrezcan una visión real de lo que nos está ocurriendo a diario. Aunque ello parece ser claramente insuficiente.

Pero los legisladores a veces se olvidan que, de la mano de la regulación por la Ley de determinadas materias, debe de dotarse a los organismos públicos de los medios necesarios para poder desarrollar sus respectivas competencias. Parece ilógico que actualmente la mayoría de las Policías Locales, como policía judicial especializada en la investigación de la materia dentro de las vías urbanas y de titularidad municipal y cuya competencia le viene establecida con carácter obligatorio, artículo 53 de la Ley 2/86 de 13 de marzo, sobre las competencias de las diversas fuerzas policiales (LFCS), de manera directa e inexcusable, aún hoy en día, carezcan la mayoría de las plantillas de Policía Local de los medios y aparatos necesarios para detectar el consumo de drogas tóxicas y estupefacientes, encontrando así una dificultad añadida para la aplicación de la propia Ley penal y en concreto de llevar a efecto lo regulado al efecto y en la normativa de desarrollo pero abundando en la L.O. 10/95 de 23 de noviembre, en los artículos 379 al 385 inclusive, en la regulación de los delitos contra la seguridad vial.

Y una vez realizado el trabajo policial este debería de tener el reproche jurisdiccional correspondiente, dado que en algunos casos no se llega a materializar en este campo, e incluso dependiendo en que Juzgado se despache el asunto la suerte del presunto infractor pueda cambiar, o no.

De igual manera muchas conductas de este ámbito quedan impunes, dado que es difícil probar la existencia de un nexo causal entre la acción y el dolo o imprudencia de su autor, pues quedan como meros accidentes de tráfico conductas que son verdaderos delitos graves y que deberían por tanto tener un reproche penal en toda su extensión. La falta de medios en especial en municipios y pequeñas localidades son un exponente concreto en este sentido.



**XVI**

**CONCLUSIONES**



## CONCLUSIONES

Primera: Es necesario unificar criterios y la interrelación de todos los órganos públicos, pues como hemos visto las cifras de muertos y heridos como consecuencia del desarrollo del tráfico y la circulación vial arrojan unos números alarmantes, cifras inquietantes que nos deben de hacer reflexionar y tomar cartas en el asunto, dada su magnitud e importancia.

La materia del tráfico y la seguridad vial ha evolucionado a un ritmo vertiginoso, hemos pasado en poco más de cincuenta años, a dar un salto cuantitativo alarmante en cuanto al número de vehículos que circulan por nuestras carreteras y por ende al número de conductores que están habilitados para poder conducir los diferentes tipos de vehículos y categorías establecidas en la legislación aplicable.

De la mano de esa evolución han ido desarrollando los diferentes Ministerios, las competencias propias de sus cometidos, llegando a intervenir en las diferentes competencias estatales, del Ministerio del Interior, de la Jefatura Central de Tráfico, de las diferentes CCAA y por supuesto los municipios, para regular los diferentes aspectos del tráfico viario y sus vertientes. Todos estos entramados de organismos, a la vez, deben de estar interrelacionados de forma que permita que las diferentes Administraciones Públicas puedan unificar criterios de actuación en una materia tan apasionante y compleja como lo es, la de Seguridad Vial y sus variables.

Segunda: Necesidad de invertir en investigación. Ya que la problemática existente en el marco penal y criminológico en esta materia pasa por establecer los recursos necesarios aplicables y de investigación para proceder al análisis de los accidentes y sus consecuencias de muertes, heridos y de los daños materiales y los colaterales desde una investigación rigurosa, de los posibles delitos, analizando a la víctima, al delincuente, al control social, formal e informar y en definitiva todos y cada uno de los aspectos que se desarrollan en el marco legal aplicable. En la actualidad, esta investigación es competencia exclusiva de las FCS, Ley 2/86 de 3 de marzo Ley de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, pero tal

vez en un futuro el investigador privado pueda proceder a examinar cuestiones criminológicas que se desarrollan dentro del marco de esta materia.

La investigación actual en esta materia, está bastante enfocada a los aspectos policiales que dentro del marco legal y reglamentario vienen establecidos territorialmente por las competencias dentro de las FFCCSS, ya que en el ámbito de sus respectivas competencias tienen regulada la intervención en los accidentes de tráfico. Así, en los municipios la competencia es de las Policías Locales, artículo 53 de la Ley 2/86 de 13 de marzo, según lo establecido en el artículo 7 de la Ley 6/2.015, Ley de Seguridad Vial, determinando la propia Ley de Bases de Régimen Local Ley 7/85 de 2 de abril, las competencias aplicables a los municipios en las diferentes materias dentro del ámbito de sus respectivas competencias.

Pero más lejos de esas competencias, habría que preguntarse si verdaderamente las Policías Locales disponen de los medios y formación necesaria para la investigación de los aspectos criminológicos que se pueden dar dentro de los Delitos contra la Seguridad Vial, capítulo IV, Título XVII, del Libro II del Código Penal, Ley Orgánica 1 y 2 / 2.015. Pues muchas cuestiones y matices junto a la casuística surgida, pueden dar lugar, a que muchas acciones delictivas que se hayan dado en la materia de seguridad vial, se queden sin esclarecer, o por lo menos encubiertas en un mero aparente accidente de tráfico, cuando en realidad haya o existan más componentes a tener en consideración para poder desarrollar una labor de investigación con fundamentos jurídicos aplicables.

Por otro lado, cuando el accidente se ha producido en vías interurbanas, a citada Ley 2/86 de 13 de marzo, establece que la investigación y confección, tanto del correspondiente Atestado como de las Diligencias a Prevención aplicables, son competencia de la Guardia Civil de Tráfico. Qué duda cabe, de que, al ser miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, tienen más y mejores medios, así como una formación y especialización más cualifica, pero en realidad también existen otras variables a tener en consideración, como pueden ser la falta de efectivos o la extensión geográfica de sus respectivas competencias, que hace difícil un seguimiento real de todos los aspectos criminológicos y penales aplicables a las diferentes cuestiones a desarrollar en esta materia.



Son pocas las CCAA que tienen cuerpos propios de Policía Autónoma y que, además, tengan por Ley, atribuida la competencia en la materia del tráfico y la seguridad vial. No obstante, hay que reconocer que las Comunidades Autónomas que dispone de ellos, normalmente tienen un nivel considerable de formación y especialización en la materia.

En el marco legal aplicable en nuestro Ordenamiento Jurídico encontramos que el Código Penal ha ido evolucionado de la mano de las políticas sociales, y por supuesto de mano del partido político que ha ido gobernando durante un determinado periodo. Por ello las continuas reformas, dado que junto a los cambios de la Ley penal se han ido regulando aspectos de índole administrativa, y por ello la evolución en la materia ha sufrido un periodo de cambios continuos y muy notable, en especial después de la actual Constitución de 29-12-1.978.

La moderna Criminología como rama de investigación trata de hacerse un hueco en la materia, pero le está costando abrirse camino, no debemos de olvidar que en el ámbito legal y de investigación, es causa exclusiva de las citadas FCS.

No obstante, las Compañías Aseguradoras disponen cada vez más de medios de investigación para poder hacer frente a cuestiones de posibles estafas y de accidentes ficticios con repercusión económica notoria y considerable dentro de las indemnizaciones a percibir como medida de responsabilidad civil subsidiaria aplicable en la materia.

Por otro lado, una materia tan cambiante hace que sea difícil un seguimiento reglamentario a los ciudadanos de a pie, incluso para los miembros de la FCS, ya que conductas que hace tan sólo unos años estaban penalizadas han pasado a ser simples sanciones de ámbito administrativo y viceversa, es decir, cuestiones administrativas se han endurecido y han pasado a castigarse mucho más severamente como delitos perseguibles tanto de oficio como a instancia de parte.

Todo ello, pasa por la percepción social y por supuesto por la demanda de la sociedad de que conductas que se dan a diario puedan tener un mayor reproche social y por ende penal, así hace tan sólo el llevar un coche sin seguro obligatorio, era una conducta tipificada como falta penal, artículo 636 del Código Penal, ley Orgánica 10/95 de 23 de noviembre, mientras que en la actualidad,

sería sólo un sanción de origen administrativo, regulada en la Ley de Supervisión del Seguro Privado, Ley 8/2.004 y sus modificaciones actualizadas.

Por otra parte, algunas críticas de la Doctrina Científica, afirman que se están vulnerando o podrían vulnerarse derechos fundamentales, al aplicar la materia, pues, consideran que aspectos de desarrollo del Derecho Administrativo aplicable, como lo eran, los regulados en el marco de la Ley 30/92 de 26 de noviembre, y su desarrollo de la Ley 10/99 de 13 de enero, hoy en día derogadas por la Ley 39 y 40/2.015, situaciones que pasan a estar suprimidos, o condicionados, por las normas de desarrollo del Tráfico Viario y por ende, podemos enfrentarnos a que futuras sentencias puedan dar la razón a los ciudadanos en aspectos comunes de la casuística de infracciones dentro del marco de sanción del Procedimiento Sancionador en Materia del Tráfico como los regulados en el RD. 320/94 de 25 de febrero y su normativa de desarrollo, pues condiciona por ejemplo la posibilidad de recurrir o no, a que la sanción sea o pueda ser bonificada hasta con un 50% de su cuantía real.

El delito, cometido dentro de la esfera de la Seguridad Vial, está definido parcialmente en los delitos contra la seguridad Vial, dado que se castigan aspectos como la conducción con exceso de velocidad a 60 km/h. en vías urbanas y 80 en vías interurbanas, o la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes. Además, cuando concurren ambas circunstancias e materializa en lo que penalmente se ha establecido como conducción temeraria, con varias vertientes, es decir, si existe peligro para la vida de las personas o peligro manifestó y grave para las mismas.

Por otro lado, también se consideran delitos los aspectos de arrojar sustancias deslizantes, inflamables o similares a la vía pública que puedan derivar en accidentes de tráfico y entre otros aspectos, los regulados por conducir vehículos a motor sin permiso de conducir, o por pérdida de los puntos en el citado carné.

Tercera: Necesidad de impartir y mentalizar de la educación en valores. Pues se ha pasado de una primitiva concepción policial única, en la actuación en la materia, a la práctica intervención de todos los organismos públicos, pero, aun así, no parece ser suficiente. Por ello, es básica una formación primaria, desde las

escuelas y en los diferentes niveles de la enseñanza para tratar de mejorar la formación a nivel general, es incomprensible que en nuestros tiempos carreras universitarias como Derecho, Criminología, Psicología, Sociología entre otras, no contemplen ni una sola asignatura sobre este importante tema.

Una de las parcelas que se han desarrollado en la presente Tesis, ha sido el apartado destinado a la preparación de oposiciones sobre este tema, aunque bien pueden servir para preparar otro tipo de oposiciones, dada la actual crisis económica y la situación laboral en la que nos encontramos inmersos, esta puede ser una posible salida laboral de cara al futuro. Estudiantes universitarios que terminan sus estudios y que no pueden desarrollar el ámbito laboral sobre el cual se han formado, es una constante, por ello esta posibilidad puede suponer una nueva vía de escape, para aquellos que quieran intentarlo. Bien vale la pena, después de todo un trabajo estable y entre comillas seguro, ofrece una buena perspectiva de cara al futuro.

Y una vez que se ha accedido a la Función Pública, como funcionario, como contratado en régimen laboral o como contratación interina, que son las posibles situaciones en las que nos encontramos, ¿qué pasa?, pues las posibles respuestas van contempladas en otro apartado del presente TFM. Todo ello nos puede ayudar a sacar conclusiones.

La incertidumbre laboral en la empresa privada nos siembra dudas e inseguridad, sobre la base de los preceptos expuestos en este ámbito. Tal vez podamos tener una apertura de miras suficiente para poder sacar conclusiones y así valorar mejor cual es el futuro a decidir por aquellos que opten por este camino. La Carrera de Derecho, y con ella el Master de Acceso a la Abogacía, abren un abanico de posibilidades inmenso en este campo, tanto en la esfera de oposiciones en Judicatura, como en el ámbito docente o en otros campos relacionados con el tema.

Para poder opinar sobre algo, con un mínimo de rigor hay que profundizar sobre ello. Hay que tener experiencia, que según dicen los clásicos es la madre de la ciencia. Por ello se ha tomado un modelo de evolución sobre el tema del tráfico la circulación de vehículos a motor y la seguridad vial en un municipio concreto como es Molina de Segura, cuya evolución ha sido más que pronunciada espectacular. En 25 años esta materia ha cambiado mucho, vista en una perspectiva general y a nivel mundial parece un fenómeno social normal, pero

con los ejemplos marcados en el presente TFG se pueden sacar conclusiones que seguro sorprenden a los más jóvenes y harán darse cuenta a los mayores de que efectivamente así ha sucedido en este periodo singular de tiempo.

Como no podía ser de otro modo, en un Doctorado de Ciencias Sociales, no podía faltar un apartado sobre los delitos contemplados en este plano, por ello el estudio de las disposiciones de actualidad y vigentes tanto en el campo administrativo como en el actual Código Penal, nos pueden hacer reflexionar desde la perspectiva teórico práctica. Que se regula sobre la materia y cómo ha evolucionado esta, para intentar solucionar una problemática que cada día más nos sorprende con las elevadas cifras de fallecidos y heridos en nuestras carreteras, como consecuencia del tráfico viario.

Cuarta: Objetivo principal, el paliar las cifras alarmantes de heridos y fallecidos. Todos los estudios que se precien deben de perseguir un objetivo, por lo tanto, este no podía ser menos y con este propósito en mente sería todo un logro el poder llevar a la práctica algunas de las sugerencias referidas, de forma que ello pueda contribuir en un futuro a paliar las cifras tan alarmantes de heridos y fallecidos como consecuencia del fenómeno de la circulación. Pero sin ánimo de ser tan optimista, con tan sólo el poder contribuir a evitar algún posible accidente, y con ello algún herido o persona fallecida con su consumación, ya habrá merecido la pena. La vida de las personas es un bien muy preciado que hay que salvaguardar a toda costa, nuestra Carta Magna, así lo establece con una regulación prioritaria en su artículo 15 y todos los poderes públicos, incluso los particulares, deben de aunar esfuerzos en este sentido.

La labor policial es fundamental en este sentido, pero sin la colaboración de todos los ciudadanos implicados en el fenómeno de la circulación, es imposible llevar a cabo tan ardua labor, todos los poderes públicos deben de centrar sus esfuerzos en poder contribuir a paliar las cifras tan alarmantes de heridos y fallecidos como consecuencia de los accidentes de tráfico. Por nuestra parte, con el presente trabajo se va a intentar aportar algún detalle lo suficientemente válido para conseguir este noble propósito.

Esta materia está en un proceso de ininterrumpida evolución y con ella y de su mano, un cambio legislativo tan amplio y complejo que es prácticamente el

llegar a dominar todas sus esferas normativas, desde su cronología y evolución dentro del marco normativo de nuestro país, el ordenamiento jurídico ha evolucionado tratando de dar respuesta a múltiples cuestiones que se suscitan con el día a día, pero sin un seguimiento bien cada planificado y orientado a la mejora de las cuestiones que dan lugar a la concurrencia de los índices tan altos de siniestralidad es muy difícil poder llevar a cabo todo este proceso de mejora de esas terribles cifras de accidentes y sus consecuencias, que fin de semana se repiten en los medios de comunicación social.

Como resultado de los accidentes de tráfico, las cifras son claras y hablan por sí solas, un millón doscientos mil muertos, al año en el mundo. A esto hay que añadir entre veinte y treinta millones de heridos en este mismo periodo. Desde el año 2.003, en que se llegó a los 5.399 fallecidos a consecuencia de los accidentes de tráfico en nuestro país, la cifra ha ido progresivamente en declive hasta el año 2.015, no obstante, el presente año 2.016, se ha superado la cifra de fallecidos del año anterior, dado que hemos llegado, a nada más y nada menos que, a 1.155 fallecidos, mientras que durante el año 2.015 fueron 1.124 muertes, por accidentes de tráfico.

Esto nos debe de hacer plantearnos cómo reaccionar para tratar de volver a minimizar estas cifras, por lo que el legislador se está planteando adoptar determinadas medidas, como puede ser la de endurecer determinadas conductas, tipificando en el marco penal unas nuevas y en concreto endurecer en el plano administrativo la Ley de 17 de junio de 2.005, Ley del carné por puntos y otras como la dispuesta en el artículo 11.3, de la actual Ley

de Seguridad Vial, Ley 6/2.015, desarrollada por el Reglamento General de Circulación en la regulación, RD 1.428/03 de 21 de noviembre, en el artículo 18.2, en cuanto a la prohibición del uso de dispositivos móviles durante la conducción, dado que se ha manifestado una tendencia masiva al uso de estas nuevas tecnologías dada su evolución en constante aumento, por ello el legislador no dejó lo suficientemente clara esta circunstancia en su momento, tal vez por no prever el gran y masivo desarrollo de este fenómeno, en un aumento constante por lo que hay que actuar en este sentido, sin lugar a dudas.

En el carné por puntos, y la Ley que regula la detracción de los mismos, Ley 17/2.005, castiga actualmente, con doscientos euros de multa y la detracción de tres puntos del citado carné, pero todo parece indicar que esta conducta debe

de endurecer mucho más, dado que los conductores siguen haciendo caso omiso a la regulación legislativa y se siguen utilizando cada vez más los terminales telefónicos para mandar Wasap, mensajes o incluso para hablar por teléfono, durante la conducción, sin ningún dispositivo de manos libres. Esta circunstancia, sin duda, ha sido una de las fundamentales para que se haya contribuido al aumento de las cifras de fallecidos en nuestras carreteras en el pasado año 2.016, a la escalofriante cifra de 1.155 muertos como consecuencia de los accidentes de tráfico. Una de las medidas podría ser a obligatoriedad de poner el teléfono móvil en posición de apagado, actualmente algunas marcas de telefonía móvil incluyen en sus terminales la aplicación de situación de "receptor conduciendo", enviando un mensaje que advierte al llamante de en esos momentos no puede contestar por este motivo.

Este análisis principal parece que deba de ir enfocado y, por lo tanto, pase, por tratar de renovar el envejecimiento progresivo del parque móvil en general, dado que, en todos los accidentes con resultado de fallecidos, ocurridos durante el año 2.015, alguno de los vehículos implicados tenía más de 10 años de antigüedad, en realidad y en un enfoque más actualizado en el presente año 2.016, los vehículos implicados en accidentes de tráfico con resultados similares de fallecidos y heridos graves, contaban con una media de 13'5 años de antigüedad. Ello supone, que los sistemas de frenado, seguridad pasiva y activa, elementos desgastados por el uso en los componentes y equipos mecánicos en general, resten en su rendimiento, y fallen en eficacia y eficiencia, para la prestación del servicio tan exigente como lo es, hoy en día, la seguridad vial.

Esto debe de incentivar a que, de la mano de la mejora en las infraestructuras, como carreteras, señalización vial, o la posible medida de endurecimiento de cuestiones legislativas, como pueda ser en endurecimiento de algunas cuestiones de ámbito penal, o en el plano administrativo, como el castigar con más detención a regular la pérdida de los puntos, del carné de conducir, la medida más relevante sea la de intentar que se renueve el parque móvil, incentivando económicamente el cambio de vehículos de viejos a nuevos, en especial cuando estos tengan cierta antigüedad.

Medidas como, pueden ser, el endurecimiento de cuestiones de las estaciones y requisitos exigibles a la hora de pasar los vehículos las ITV, o la de impedir que vehículos con cierta antigüedad puedan circular por las

vías públicas, pues, son las cifras las que hablan por sí solas y cuando esto es una realidad patente hay que descubrirse y por mucho que duela, ponerse manos a la obra para que las cifras vuelvan a bajar e incluso llegar a la hipotética cifra de cero fallecidos y heridos como consecuencia de los accidentes de tráfico en nuestras vías públicas.

El uso de dispositivos móviles durante la conducción, ha sido otra medida que sin duda ha contribuido notablemente al citado aumento de fallecidos, pues se ha manifestado una tendencia masiva al uso de estas nuevas tecnologías dada su evolución en constante aumento, por ello el legislador no dejó lo suficientemente claro esta circunstancia en su momento, tal vez por no prever el gran desarrollo de este fenómeno por lo que todo parece indicar que esta conducta debe de endurecerse más, dado que los conductores siguen haciendo caso omiso a la regulación legislativa y esta circunstancia sin duda ha sido una de las fundamentales para que se haya contribuido al aumento de las cifras de fallecidos en nuestras carreteras en el presente año, a la escalofriante cifra de 1.155 muertos como consecuencia de los accidentes de tráfico.

También se podría contribuir a la baja de estas alarmantes cifras, con la inclusión de las nuevas tecnologías aplicadas a la seguridad activa y pasiva de estos vehículos de nueva incorporación al mercado, como vehículos nuevos, entre otras con elementos de serie en cuanto a la comprobación antes de poder ser usado el vehículo del consumo, sobre el conductor, de sustancias estupefacientes, drogas tóxicas o bebidas alcohólicas, así como otras alteraciones que puedan derivar en accidentes de tráfico. Circunstancia esta que está aumentando el número de víctimas, en especial los últimos casos de accidentes acaecidos por la implicación de estos conductores con ciclistas, con las cifras de fallecidos en aumento en este colectivo, dada su vulnerabilidad.

Desde este análisis el legislador, se está planteando endurecer determinadas conductas, pues no todas las medidas implantadas con las nuevas tecnologías, son o pueden dar lugar a la reducción del número de accidentes, pues ha sido claro que la masiva utilización de los terminales de teléfonos móviles mientras se conduce, ha dado como fruto un incremento en los accidentes ocurridos.

Cuando el legislador en el año 2.005, introdujo en el denominado Permiso de Conducir por puntos, la reducción de 3 puntos y la cuantificación de la

infracción de 200 euros, por conducir haciendo uso del teléfono móvil, no pensó que este aspecto iba a suponer un avance tan significativo en nuestra sociedad del número de terminales móviles. En España se ha llegado a calificar que existen el mayor número de teléfonos móviles por persona que en el resto del mundo. Esto nos ha llevado a que la cifra de heridos y fallecidos durante el pasado ejercicio anual aumentase. Algunas marcas de teléfonos móviles ya han patentado un sistema que debidamente conectado impide el que suene el teléfono mientras se conduce, indicando al llamante que va conduciendo.

Pues no debemos subestimar las cifras existentes, ya que al año en España se instruyen nada más y nada menos que quince millones de expedientes sancionadores, esta cifra parece claramente exagerada si tenemos en cuenta que hay treinta millones de conductores, lo que resulta evidente que cada uno de dos conductores resulta denunciado en al menos una vez a lo largo del año. El veinticinco por ciento de denuncias se formulan en vías interurbanas por la Guardia Civil de Tráfico, mientras que el setenta y cinco por ciento restantes son formuladas en las ciudades y municipios, es decir, en los Ayuntamientos. Por ciudades en nuestro país las ciudades donde más denuncias se formulan son por este orden Madrid, Barcelona, Granada y Bilbao.

Hace diez años había una media anual de 5.700 fallecidos al año, desde la implantación del carné por puntos esta cifra bajó a niveles de la Comunidad Europea, y en la actualidad está cifrada en unos 1.700 fallecidos al año. En nuestro país los ingresos que provienen de las infracciones citadas se reinvierten en mejoras en las infraestructuras y señalización vial, tal vez por ello España sea el tercer país del mundo donde más kilómetros de autopistas y autovías existen en la actualidad.

Aunque muchos conductores critican que las denuncias formuladas por los policías encargados de esta materia, manifestando que lo hacen con intención meramente recaudatoria, siguiendo las instrucciones de las administraciones correspondientes. Aunque otras cifras son esclarecedoras en este sentido, dado que la DGT tiene instalados 344 radares fijos en las carreteras del país, es decir, un radar por cada millón de habitantes, siendo por ello menos que los instalados en otros países de nuestro entorno europeo. Mientras que las fuentes más relevantes consultadas opinan de forma diferente pues desde la Agrupación de agentes de la Guardia Civil de Tráfico, denuncia que su labor consiste más en



denunciar que en ayudar en cuestiones de seguridad vial, la DGT manifiesta que su labor es en su mayor medida claramente preventiva.

Una de las medidas planteadas para tratar de paliar estos resultados de heridos y fallecidos es la de endurecer esta infracción en concreto, es decir, la de hacer uso del teléfono móvil mientras se conduce, pues en otros aspectos, como la conducción habiendo ingerido bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes, o en los excesos de velocidad, al ser conductas que han sido catalogadas con un mayor rigor y endurecimiento, llegando incluso a la tipificación penal de estas conductas, que se ha llegado a la conciencia colectiva de que hay que adoptar medidas correctoras para evitar las consecuencias penales derivadas del uso masivo de estas conductas. Sin embargo, en cuanto al uso del teléfono móvil esta conciencia colectiva y el reproche social que merece esta conducta no se ha puesto de manifiesto.

Por ello, tal vez, en las próximas y recientes regulaciones sobre la materia, tanto en el plano administrativo, como incluso en determinados aspectos en el plano penal, pueda llegar a ser una conducta que se castigue más severamente. En definitiva, podría suponer un mayor coste tanto cuantitativo como cualitativo, dado que la cuantía económica podría llegar a evaluarse como muy grave y por ende con hasta 500 euros de sanción, mientras que cualitativamente el punto a detracer podría ir en aumento y llegar a 4 e incluso a 6 puntos a detracer por esta reprochable conducta.

Quinta: Tipificar nuevas conductas reprochables y endurecer otras que son causantes de resultados trágicos. De la mano de esta cuestión, la materia del tráfico y la circulación vial es una materia de continuo movimiento y evolución en su regulación, por ello nuevas cuestiones se vienen a introducir y regular con un mayor reproche social, mientras que otras pasan a quedar reguladas en unos aspectos menos destacables, según los resultados y las demandas sociales del momento. Otros aspectos a destacar, por ser una materia tan extensa, para establecer cuestiones de calado y regulación totalmente diferente, aspectos que podrían pasar desapercibidos pero que sin duda con su regulación podrían hacer llevarnos a la obtención de unos mejores resultados en la accidentalidad.

Así, otro aspecto a destacar, podría pasar por la mejor formación de los agentes de tráfico, esta sería otra consideración a tener presente, así como el aumento del número de estos, como Policía especializada en la materia del Tráfico y la Seguridad Vial, dado que hace ya más de una década que las diferentes Administraciones Públicas en las ofertas de empleo y publicaciones de plazas a las convocatorias de vacantes se quedóbloqueada, debido a la crisis, todo ello sin duda repercute notablemente en este aumento de la siniestralidad vial descrito, por ello debemos ponderar si verdaderamente merece la pena el adoptar este paquete de medidas propuestas en el presente trabajo, pues sin duda que con ellas los resultados no se harán esperar, de lo contrario, por muchas campañas que se realicen a nivel de la DGT no podremos remediar lo que parece una evidencia y es que las cifras de años venideros vayan en un aumento notorio y significativo que nos debe invitar a pararnos a reflexionar sobre la gran importancia del tema que nos ocupa, para paliar estos trágicos resultados de siniestralidad.

# **FUENTES BIBLIOGRÁFICAS**



## FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

- ALCON, M.B. BRAVO, (1995). *Prevención de Toxicomanías y Educación Vial*. España.
  
- ALONSO, F. (1995). "Estado del Arte" de la *Psicología Aplicada al Tráfico y la Seguridad Vial*." España.
  
- AMOEDO SOUTO, C.A. (2001). *Los atajos de los procedimientos sancionadores en materia de tráfico. ¿Puede el boletín de denuncia ser considerado como propuesta de resolución y audiencia?* España.
  
- ARIAS RIVERA, M. L. (1990). *La Planificación Estratégica*. Universidad Agraria de La Habana, Cuba.
  
- ARTETXE PALOMAR, E. (1995). El Deber de Identificación del Conductor: Análisis del art. 72'3 del Texto Articulado de la Ley de Seguridad Vial. España.
  
- AZNAR CASANOVA, J. A. (1995a). *Detección del tiempo de Evitación de la Colisión*. España.
  
- AZNAR CASANOVA, J. A. (1995b). *Diferencias en el Tiempo de Evitación de la Colisión*. España.
  
- BAKER, J. S. (1970). *Manual de investigación de accidentes de tráfico para la Policía*, España.

- BALLART HERNANDEZ, X. (1996). *Políticas de Seguridad: El caso del Uso del Casco en Barcelona*. España.
- BELDA INIESTA J. (2014). *Guía Básica para la realización de un TFG O TFM (Trabajo fin de Grado o Trabajo fin de Master)*. España.
- BLASCO, RICARDO D. (1995). *Algunos Aspectos Psicosociales Descuidados en la Psicología del Tráfico*. España.
  
- BUXÓ I REY, M. J. (1999). *Riesgo y Cultura: Proyecto de Antropología Aplicada a la Educación Cívica en el Ámbito de la Seguridad Vial*. España.1999.
  
- BUCHANAN, C. (1963). *El Tráfico en las Ciudades*. Editorial Tecnos. España.
  
- CANO CAMPOS, T. (1994). *El Control Jurisdiccional de los Decretos Legislativos: La Adecuación a las Bases de la Ley Sobre Tráfico y Seguridad Vial. Comentarios a la STS (Sala 3ª, Secc.6) de 21 de octubre de 1993*. España.
  
- CAPDEVILA, ALBERT. S. (1998). *El inicio del Estudio del Factor Humano en la Conducción de Transportes en Cataluña*. España.
  
- CARBONELL, E. (1995a). *El ambiente de Tráfico como Generador de Ansiedad en el Conductor. Inventario de Situaciones Ansiogénicas en el Tráfico (ISAT)*. España.
  
- CARBONELL, E. (1995b). *Percepción por los usuarios de los factores de Seguridad y Riesgo en la Autopista*. España.
  
- CARBONELL V. (1995). *La Psicología y la Seguridad Vial en España*. España.
  
- CARVAJAL B. M. (1999). *Diagnóstico de Seguridad Vial en carreteras administradas por el Instituto Nacional de Vías. Fondo de Prevención Vial, Instituto Nacional de Vías y Ministerio de Transporte de Bogotá, Colombia*.

- CASTAÑO, MJ. (1989). *Educación Vial en la Escuela. Documento Didáctico nº 131. Salamanca ICE. España.*
- CASTRO CANDIDA, M. (1997). *Aportaciones de la Psicología a la Seguridad Vial. Una revisión de las áreas más importantes. España.*
- CEBRIAN DE LA SERNA, M. (1995). *Elaboración de Materiales Audiovisuales Informáticos para las Transversales del Currículo. España.*
- CHIAVENATO, I. (1989). *Introducción a la Teoría General de la Administración 3ª edición. México.*
- CIVERA MOLLA, C. (1993). *El Estado Actual de la Psicología Aplicada al Ámbito del Transporte y la Seguridad Vial. Una Aproximación Documental. España.*
- COLMENAR, E. (1991). *Mejora en la Seguridad en Accesos a Grandes Ciudades. Despejar el Camino. España.*
- DIAZ, L. (1994). *Educación Ambiental y Educación Vial. España.*
- ESTEBAN A. (2001). *Los accidentes de automóvil. Una matanza calculada. España.*
- ESTEVAN, A. (1996). *La política de Infraestructuras y Los Desequilibrios Ambientales y Sociales del Transporte en España. España.*
- FARNERS DE CRUZ, M. (1996). *La Educación Vial en la Prevención de la Accidentalidad. España.*
- FERNÁNDEZ MANJÓN, D. (1988). *Recursos Pedagógicos en el Centro Escolar. Editorial Escuela Española S.A. España.*

- FERNÁNDEZ SARRAMONA, J. (1978). *Tecnología Educativa*, CEAC. España.
- FERNÁNDEZ TILVÉ, M.D. (2000). *La educación vial como contenido transversal: análisis de una experiencia*. España.
- FREIXA, F. (1995). *Moderación de la Circulación. Aplicación de una Política para Mejorar la Calidad de Vida*. España
- GANZENMULLER ROIG, C. (1997). *El Nuevo Delito de Negativa a Someterse a las Pruebas de Alcoholemia, Considerado como Desobediencia Grave a la Autoridad*. España.
- GARCÍA RAMÓN, J. (1992). *La Restricción del Tráfico como una Aportación a la Solución de la Congestión en las Grandes Ciudades. Seminario "El transporte metropolitano en Madrid a debate"*. España.
- GIL HERNÁNDEZ, A. (1997). *Aproximación dogmática a la bien jurídica seguridad del tráfico en el nuevo Código Penal*. España.
- GONZALEZ RIVAS, J. J. (1996). *Constitucionalidad del art. 72'3 del Texto Articulado de la Ley Sobre Tráfico. Circulación y Seguridad Vial*. España.
- GONZALEZ RODRIGUEZ, M. P. (1996). *Recursos Bibliográficos y Otros*. España.
- GUARDIA, J. (1995). *Análisis Evaluativo de la Aplicación de los Modelos Estructurales en los Estudios de la Seguridad Vial*. España.
- HERRERO LOPEZ, A. (1994). *Planeamiento Viario en Madrid. El II Plan Regional de Carreteras*. España



- IVARS RUIZ, J. (2000). *Principio de proporcionalidad en el derecho administrativo*. España.
- IZU BELLOSO, M. J. (1993). *Competencias en Navarra en Materia de Tráfico*. España.
- KROJ, G. (1995). *Sobre la situación del Tráfico en Alemania*. Alemania.
- LACALLE, M. E. (1996). *Efectos Perversos de Normas Incumplidas en la Percepción de las Autoridades*. España.
- LEDESMA MOURIÑO, R. (2000). *Sesgos en la recogida de datos sobre accidentes de tráfico: evaluación de la actuación del personal técnico en autopistas de peaje*. España.
- LINDLEY, R. (1987). *Urban freeway congestion: quantification of the problem and effectiveness of potential solutions*. ITE. Journal 57. España.
- LOPEZ-MUÑIZ GOÑI, (1996). M. *Tráfico y Seguridad Vial. (Procedimiento Sancionador y Régimen de Infracciones y Sanciones)*. España.
- MALAPEIRA, J. M. (1995). *Análisis de los componentes del tiempo de reacción*. España.
- MARTINEZ-CARRASCO P. (1996). *Competencias Locales Viales. Especial Referencia a las Competencias Locales Viales en Cataluña*. España.
- MENÉNDEZ, JUAN M. (1990). *El gran atasco*. Tráfico. España.
- MONTORO, L. (1994). *Entrevista con Talib Rothengatter*. España.

- MONTORO GONZALEZ, L. (1998). *Retos de futuro en el ámbito del Tráfico, el Transporte y la Seguridad Vial*. España.
- MONZÓN, A. (1991). *Análisis de metodologías y diseño de un balance social del transporte público en Madrid*. Fundación Agustín de Bethencourt. ETSICaminos. España.
- MOPU Carreteras. (1990). *Planificación. Recomendaciones para la evaluación económica, Coste-beneficio de estudios y proyectos de carreteras. Actualización del valor del tiempo y costes de accidentes y combustibles*. Servicio de Planeamiento. España.
- MUÑOZ MEDINA, M. M. (1993). *Los delitos en materia de Tráfico y su Relación con la Seguridad Vial*. España.
- MUÑOZ MEDINA, M. M. (1995). *Tráfico y Calidad de Vida*. España.
- NICOLAS MARTINEZ, L. PERFIL. (1995). *Rol y Formación del Psicólogo de Tráfico y de la Seguridad Vial*. España.
- OLIVER MARZO, M. C. (1999). *Educación Vial y Deficiencia Visual*. España.
- ORELLANA BLANQUEZ, A. (1998). *Actitudes en Jóvenes hacia la Seguridad Vial; Algunos Aspectos Psicosociales*. España.
- PALACIO DE, L. (2000). *La reordenación del transporte terrestre de viajeros en Europa: actuaciones emprendidas y retos de futuro*. España.
- PASTOR CEREZUELA G. (1997). *Una revisión a los trabajos publicados en los años sesenta en España sobre pruebas, instrumentos y criterios psicológicos de evaluación para la selección de conductores*. España.

- PASTOR, G. (1999). *Conceptuación y análisis psicológico del error humano en la conducción de Vehículos a partir de los Desarrollos Recientes del Modelo de Habilidades, Reglas y Conocimientos*. España
- PEARCE, D. (1978). *The valuation of social cost*. George Allen & Unwin Editions. Inglaterra.
- PEDRAGOSA, J. L. (1996). *Análisis de los accidentes de Tráfico en Cataluña y Causas más relevantes*. España.
- RAMON HERRERO, M.A. (1997). *La situación Educativa en la Educación para la Seguridad para la Seguridad Vial Infantil*. España.
- REICHMAN, S. (1974). *Alternative behavioural approaches to value of time models with implications for nontraders*. Transportation Research Board, Special report 149. Colombia.
- RODRIGUEZ, J. I. (1991). *Plan de Seguridad Ferroviaria. Precaución a Todo Tren*. España.
- ROSELLO J. (1998): *Efectos del Alcohol sobre la Atención Dividida y la Precisión del Campo Atencional*. España.
- SANCHEZ GALINDO, F. (1994). *Los Accidentes de Tráfico: Tipos y Principales Causas*. España.
- SÁNCHEZ GARCÍA, M. (2001). *Tecnología del simulador para evaluación de conductores*. España.
- SARDI, P. (1995). *Psicología de la Seguridad Vial y Formación Profesional en Italia*. Italia.

- SANTOS, J. (1995). *Psicología del Tráfico en Portugal*. España.
- SANZ ALDUAN, A. (1995). *Automanía, Apuntes sobre el Amor al Automóvil y los Accidentes de Tráfico*. España.
- SPINOLA TARTALO, B. (1998). *Conductas no consistentes en circular con vehículo de motor o ciclomotor creadoras de grave Tráfico. El artículo 382 del Código Penal*. España.
- SUBIRON VALERO, Y. (1998). *Educación Vial Ciudadana*. España.
- TEJERO G. (1995). *Una Experiencia Piloto para Fundamentar la Prevención de Accidentes de Tráfico de Jóvenes*. España.
- THOMSON, J. (1974). *Teoría económica del transporte*. Alianza editorial. España.
- TORTOSA, F. (2000). *Una historia para un perfil profesional, el psicólogo experto en seguridad vial*, España.
- UNED Y DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO. (1995). *Cursos de Educación Vial para profesores, Tomos I y II*. España.
- URRACA PIÑEIRO. (1996a). J. I. *Visión de Contraste y Nivel de Visibilidad*. España.
- URRACA PIÑEIRO, J. I. (1996b). *Contraste a la entrada de Túneles*. España.
- URRACA PIÑEIRO, J.I. (1997). *Variación de la percepción de obstáculos con la luminancia media de la calzada*. España.

- VERGES, J. (1986). *Cuantificación de la subvención objetivamente justificada para transportes metropolitanos de Barcelona*. Departament d'economia del'empresa de la Facultat de Ciències Econòmiques i Empresariales. UAB. España.
- YUS, R. (1994). *Aula de innovación Educativa*. España.



# **FUENTES LEGISLATIVAS**





## FUENTES LEGISLATIVAS

- Constitución Española, 6 de diciembre de 1978. *Constitución Española de 1978.*
  
- Ley 2/1986 de 13 de marzo, *Ley de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.*
  
- Ley 8-7-2005, *Ley de Metrología.*
  
- Ley 42/2006, de 28 de diciembre, *de Presupuestos Generales del Estado para el año 2007, según redacción dada por la disposición final décima novena de la Ley 22/2013, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014.*
  
- Ley MOPU Carreteras, Planificación. *Recomendaciones para la evaluación económica, Coste-beneficio de estudios y proyectos de carreteras. Actualización del valor del tiempo y costes de accidentes y combustibles. Servicio de Planeamiento. España. 1990.*
  
- Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, *Ley Orgánica del Código Penal, modificado por la Ley 1 y 2 /2.015.*
  
- Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, *Ley de Tráfico Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Modificada por la Ley 6/2015.*
  
- Real Decreto 13/1992 de 17 de enero, *Reglamento General de Circulación.*
  
- Real Decreto 137/1993 de 29 de enero. *Reglamento de tenencia y uso de armas de fuego*

- Real Decreto. 1398/1993 de 8 de agosto, *Reglamento del Ejercicio de la Potestad Sancionadora.*
- Real Decreto 320/1994 de 25 de febrero, *Reglamento del Procedimiento Sancionador en Materia de Tráfico.*
- Real Decreto 443/2001 de 27 de abril, *Sobre Condiciones de Seguridad en el Transporte Escolar y de Menores.*
- Real Decreto, 1393/2007 de 29 de octubre. *Reglamento de regulación de Trabajos Fin de Grado y fin de Máster de la Universidad Católica San Antonio de Murcia.*
- Real Decreto 378/2014 de 30 de mayo, *por el que se modifica el Reglamento de ingreso y promoción y de ordenación de la enseñanza de formación en las Fuerzas Armadas, aprobado por el RD. 35/2010 de 15 de enero.*
- Reglamento 2042/1994 de 14 de octubre, *Reglamento de la Inspección Técnica de Automóviles.*
- SAP de 17 de febrero de 1977
- SAP de 28 de marzo de 2006
- SAP 21 de enero de 2002
- SAP de 9 de octubre de 2002
- SAP de 15 de abril de 2003
- SAP de 29 de septiembre de 2003
- SAP de 15 de enero de 2004
- SAP de 22 de enero de 2004
- SAP de 13 de mayo de 2004
- SAP de 7 de diciembre de 2004
- SAP de 20 de abril de 2005

- SAP de 23 de mayo de 2005
- SAP de 30 de octubre de 2007
- SAP de 7 de octubre de 2009
- STS de 31 de octubre de 1973
- STC de 14 de abril 1997
- STS de 3 de octubre de 1981
- STS de 22 de febrero de 1985
- STC de 9 de abril de 1985
- STC de 6 de mayo de 1985
- STS de 3 de octubre de 1985
- STC de 8 de marzo de 1986
- STC de 27 de abril de 2006
- STC de 26 de abril de 1988
- STC de 29 de noviembre de 1988
- STC de 15 de noviembre de 1990
- STC de 26 de noviembre de 1992
- STC de 13 de octubre de 1992
- STC de 14 de enero de 1993
- STC de 22 de noviembre de 1996
- STC de 18 de junio de 1998
- STC de 26 de febrero de 2002
- STS de 1 de abril de 2002
- STS de 20 de diciembre de 2004
- STC de 27 de abril de 2006
- STS de 21 de marzo de 2011
- STS de 7 de enero de 2014
- STS de 19 de abril de 2014
- STS de 2 de agosto de 2014
- STS de 14 de noviembre de 2014

-STS de 22 de noviembre de 2014

-STS de 2 de diciembre de 2014

-STS de 7 de diciembre de 2014

-STS de 19 de diciembre de 2014

# **OTRAS FUENTES**



## OTRAS FUENTES

- DIRECCION GENERAL DE TRÁFICO: [www.dgt.es](http://www.dgt.es)
- GUARDIA CIVIL: [www.guardiacivil.es](http://www.guardiacivil.es)
- EL DIARIO: [www.eldiario.es](http://www.eldiario.es)
- MINISTERIO DEL INTERIOR: [www.mir.es](http://www.mir.es)
- CONSEJO GENERAL DEL PODER JUDICIAL: [www.poderjudicial.es](http://www.poderjudicial.es)
- TRIBUNAL CONSTITUCIONAL: [www.tribunalconstitucional.es](http://www.tribunalconstitucional.es)
- TRIBUNAL SUPREMO:  
[www.poderjudicial.es/cgpj/es/Poder Judicial/Tribunal Supremo](http://www.poderjudicial.es/cgpj/es/Poder_Judicial/Tribunal_Supremo)





**MENCIÓN  
INTERNACIONAL**



## INTRODUCERE

Trafic circulația autovehiculelor și chestiune de siguranță rutieră, constituie un sector de importanță primordială în societatea de astăzi, nu poate fi înțeleasă nici o societate fără traficul rutier, transportul de mărfuri, oameni, mărfuri în general face fenomenul de circulație a autovehiculelor și siguranța rutieră, un set de porunci ale singular semnificația Ne pot suna "vitale" în dezvoltarea economică și socială din zilele noastre. Pentru a fi capabil de a controla materia, tot mai mult, în curs de dezvoltare necesare o rețea complexă de organisme publice, cu puterile cele mai disparate care poate confrunța astfel munca, tip personal, material, organisme tehnologice și industriale, ordinea legislația, sancțiuni și un lung etc. Foarte dificil de a enumera în detaliu.

Amploarea fenomenului de circulație, nevoie de mecanisme de natură să stabilească orientări și abordări necesare pentru regulat contează ca nivel, dintr-o perspectivă generală, are loc în dezvoltarea de sistemul nostru juridic într-un mod foarte răspândite în cadrul legislației în acest domeniu, în scopul de a reglementa aspectele cele mai diverse în acest sector care implică multe organe și aparate, lăsând clar importanța dobândite de acest lucru, dacă ne uităm la suma de Ministerios<sup>1</sup>, autoritățile și mijloacele economice pentru a face față nevoilor, servicii și întreținere care necesită subiectul.

Pentru o mai bună abordare a acestui subiect, de ritmul mare de accidente și numărul mare de decese și vătămări produse, precum și a costurilor ridicate de pagube materiale și în același timp efort economic implicat pentru o țară investițiilor în infrastructura (drumuri, poduri, indicatoare rutiere, prevenirea etc.); sau cantitatea de mass-media publice implicate în problema, politici sociale ori au forțat legislativul să schimbe atitudinea la această chestiune, la concepția sa primitiv pur și simplu de poliție în regulamentul său, să se stabilească o abordare activă în același.

Chestiune de trafic circulația autovehiculelor și siguranței rutiere în general, trece printr-o perioadă de transformare profundă și constantă. Le-am

lăsat în spatele o intervenție simplă de poliție în această privință, așa cum a fost cazul cu ajustarea inițială în codul deja abrogat de circulație 25 septembrie 1934, înainte de a merge într-o intervenție cuprinzătoare aproape toate organismele publice, ministere și autorități, pentru a încerca să reglementeze o chestiune atât de complexă ca fiind periculoasă, dacă ne oprim să cred că numărul de decese și leziuni de natură diferită și considerăm care este Ele produs ca urmare a traficului pe drumurile noastre.

Legiuitorul nu a părăsit deoparte mandatul constituțional de articolul 82, atunci când a stabilit că o lege ar trebui să reglementeze chestiunea traficului circulația autovehiculelor și siguranța rutieră, a fost publicată Legea 18/1989 25 iulie, Legea de baze de circulație a autovehiculelor și siguranța rutieră, care în sale dispoziție finală 7. S-a stabilit că în ofÂ An termenul și sub rezerva criteriilor și principiilor de acest drept, el ar trebui să publice o articulat textul de rang legal care conțin reglementări în materie, fructe de această nouă prevedere legală, promulgat RDL 339/90 din 2 martie, Decretul regal despre circulația traficului autovehiculelor și siguranța rutieră mai frecvent cunoscut sub numele de Legea siguranței rutiere.

Cu toate acestea, într-o cât mai scurte de RD 339/90 structura, mare extensie normativă a sistemului juridic, nu a putut fi oprit în articolele sale 84 și șase titluri care au fost o parte din ea au fost în mod clar insuficientă. Ce a fost ales pentru a dezvolta aceste șase titluri și articolele lor prin lege, statutul, structura, dezvoltat și detaliate chestii. Astfel s-a format a cadrului legislativ, care în prezent alcătuiesc și da focus acest subiect atât de vastă, temeinică, fascinant, complicată și o lungă etc. denumirilor pentru acest domeniu tematic.

"Chestii de nivel de politică este într-un proces de transformare constantă, astfel este astfel de schimbare și reglementări noi, la un nivel administrativ, care este în prezent într-o perioadă de "VAC legis", noua lege privind siguranța rutieră, în termen de trei luni, deoarece adoptat prin lege pe 30 octombrie 2015, să se abroge Decretul regal 339/90 2 martie, și proiectate că intră în vigoare pe 31 ianuarie nou siguranța rutieră, r.d.l 6/2.015 codificat drept.

Cu această nouă lege intra în vigoare noi reglementări, cum este cazul de adaptare a Directivei în ianuarie 2016, din permis categoria "B" va permite de conducere de urgență, ca vehicule de pompieri, masini de politie, taxiuri sau ambulante, care până acum ar putea fi făcută doar în cazul în care acesta a

obținut permisiunea din clasa BTP. Pe de altă parte, extinde articolele LSV, mergi la curent articolele 84 115 intrarea așa cum am menționat la 31 ianuarie 2016.

Pentru rolul său în materie penală, de asemenea, cu regulile a adaptat la noul regulament de noul cod Penal, prin lege organica 1 / 2015, având în vedere că încă mai sunt numite infracțiuni contra siguranței rutiere, cele incluse în capitolul IV, titlul XVII, din cartea 2, de la 379 articole la 385, acesta din urmă cuprinzând mai multe secțiuni, pentru a stabili condițiile necesare pentru a satisface necesarul actual pentru acest tip de criminalitate în sistemul nostru juridic.

Obiectul de cercetare se bucură de un număr considerabil de măsuri care, sub egida evoluției tehnologice, dezvoltă favorabil, mai ales luând în considerare cererile noi din toate secțiunile ale științei și axat pe limitele pentru a reduce numărul de accidente și consecințele lor.

În același timp la nivelul doctrinare există multe critici care primesc măsurile impuse de legiuitor la nivel de politică și dezvoltare a legislației, în special acele aspecte care sunt reduse drepturile cetățenilor resurse înainte de încălcări sancționate în domeniul siguranței rutiere, susținând neajutorare și încălcarea probleme cum ar fi cele legate de a impune sancțiuni înainte de încheierea procedurilor de rezoluție obține bonusul de numerar sau pierde subvențiile de 50 % în cazul amenzilor, astfel încât vizionarea parte a reușit, ca o măsură doar executorii de administrațiile competente.

Ele sunt criticat, de asemenea, măsuri care vor sari notificare, ca l-am văzut stabilite și prevăzute la articolele 58 și 59 din Legea regimului juridic al administrațiilor publice și proceduri administrative comune, Legea 30/92 din 26 noiembrie și reglementările de aplicare, de legea 10/99 din 13 ianuarie în prezent înlocuit printr-o notificare de Legea 39/15, prin edicte. Având în vedere că ar putea submina unele dintre principiile de procedură administrativă, cum este procedura de audiere a părților interesate.

La rândul său la jurisprudentiale chestiune nivel este responsabil pentru aspectele de interes, în special pentru a trata comportamente de întărire, care până acum au rămas nepedepsite, astfel adaptarea la cererea sociale ale momentului. Sunt comportamente care pătrunde în seria zilnic prin publicitate prin comunicare și mass-media sociale, radio, televiziune etc. fapte care arată că

publicul și chiar doctrina științifică, decide cu privire la aspectele menționate mai sus, solicitarea noilor dispoziții de reglementare din diferite materiale și rigidizarea de anumite comportamente care generează alarma socială.

Creanțe cifrele sunt alarmante, precum și, de asemenea, alte elemente care ar putea fi calificate drept "daune colaterale" în cadrul fenomenului de circulație, cum ar fi măsuri pentru anumite orașe de nivel național și supra-naționale, fiind adoptate în limitele sale geografice de acțiune, pentru a încerca pentru a atenua poluarea care afectează-le lor cetățeni, dezvăluie exprimate variate de probleme care afectează fenologie circulația traficului autovehiculelor și siguranța rutieră.

Toate acest lucru este forțând instanțelor de a adapta, în cadrul legal în urmării penale, procedurale și penale, hotărârea motivată de sentințele lor în scopul de a contempla conduită că până recent a fost simpla dovada relevanța probatorie, nici relevanță juridică.

## METODOLOGIE

Obiectul prezentului studiu de "Teza" în ramura care UCAM oferă în științe sociale, este bazată pe încercarea să se îngroape în subiect legat de subiect de siguranța traficului și rutier, din perspectiva lui de reglementare a dreptului în sistemul nostru juridic, precum și din punct de vedere al cercetării în cadrul problemei la încercarea de a descoperi unele comportamente tipic care nepedepsite, aplicarea de noi tehnologii, mai ales în pantă a condus la îmbunătățirea creanțelor, adică, încearcă să reducă și chiar pentru a atenua consecințele accidentelor de trafic rutier și cifre, pentru a preveni decedat milioane anual și volumul enorm de răniți atât de alarmante în acest domeniu și, prin urmare pentru a contribui pentru a încerca să ajungă la cifrele mult sub parametrii de curent și de ce astăzi ziua trece prin a fi o utopie, anume, pentru a ajunge la cifra de vis victimelor "zero" ca urmare a fenomenului de trafic și de circulație rutieră.

Importanța emiterii de trafic rutier este în creștere și o veste radiantă și fierbinte. Acestea sunt tot mai implicați organisme publice. Oamenii în majoritatea țărilor industrializate și în prezent, din primele studii care înscriși copiii la școala la începutul etapei școlare, adică în grădiniță, apoi în învățământul general de bază și ulterior în materii specifice de ESO și într-o măsură mai mică

în licență și în universități, încearcă să se introducă în predarea acestui subiect important ca o chestiune de interes special pentru elevi, având în vedere că, în cele din urmă, ei vor efectua viitor și cei care vor avea de suferit din punct de vedere sau alte consecințe grave ca rezultate din accidente de trafic.

Problemele legate de această problemă, în noastre de zi cu zi, face noi de a menține o relație directă a tuturor membrilor societății noastre cu Fenomenologia obiectul prezentului studiu, cerințele sociale va mâna în aspecte legate de traficul de vehicule motor și rutier de siguranță.

Evoluția fenomenului de trafic și drumul siguranța traficului nu pare să meargă în jos în importanța lor, ca să devină sunt mai numărul de persoane care folosesc transportul public și mobile parc în general, numărul de drivere rămâne într-o creștere constantă, necesitatea de a transporta mărfuri și oameni la un loc la altul precum și produse de prima necesitate într-o societate ca a noastră cu unul tot serviciu cerere, pare să indice că această problemă va rămâne la o creștere constantă a feței în viitor.

Sunt mai scumpe materiale și consumul de carburant al vehiculelor, în anumite zone deja vorbit că viitorul gaz uleiurile și alți combustibili poate chiar deveni obositor, dar noi alternative sunt în curs de dezvoltare, cum ar fi vehicule electrice, solare și consumul de biomasa sau operate prin consumul de apă sau cu alte surse de energie Acest lucru pare a fi cea mai imediată alternativă de combustibili prezent, mult mai puțin poluante.

La fel preocuparea climatice Schimbarea, daune pe problemele legate de poluare și, prin urmare, sensibilitatea de mediu în creștere, face necesar pentru a merge la adoptarea de noi strategii pentru a încerca pentru a atenua rate ridicate și efectele poluării provenite de la automobile, în special în orașele mari. În cazul în care ajuta cu siguranță că va aceste efecte de poluare în aer îl respirăm și în general asupra mediului este o prioritate a politicilor sociale noi.

Continua pe această spirală descendentă de poluare, este acum și în viitor poate da naștere la o creștere, ca un număr considerabil de oameni suferă de boli care rezultă din poluare, cum ar fi boli respiratorii, pulmonare, cum ar fi astm, bronșita, cancer și chiar alte astăzi nediagnostics, dar care, fără îndoială, Fundația lor în aceste rate ridicate de poluare.

Din punct de vedere analitic este destinat să aprofundeze dezvoltarea

cronologică, în timp, de evoluție care a experimentat chestiune de trafic circulația autovehiculelor și siguranța rutieră în general în legislația noastră. Aspecte necesare pentru cercetare și reconstrucția accidentelor de trafic, cu o mai mare garanție a succesului de către agenții de autoritatea responsabilă de acest lucru, cu formare în funcție de nevoile de moment, așa ca fapte penale nu lăsat nepedepsite sau ascuns sub masca de un accident de trafic de simplu.

Pentru comportament fraudulos, axat pe colectarea creanțelor cazuri compensate de către companiile de asigurări, de persoane și Mafia organizata, sunt clarificate. Toate acestea împreună cu alte cerințe și elemente necesare pentru a dezvolta acest complot, precum și întrebări și comentarii care ar putea ajuta la îmbunătățirea condițiilor legate de acest fenomen și astfel să se concentreze pe acest efort de a atenua rate ridicate de accidente și rata de accident, toate acestea sunt bazele destinat cu acest studiu.

Reglementare legislativă se schimbă în mod constant și din ce în ce mai aproape de fiecare dată, încercarea de a reglementa problema pentru a încerca să reducă numărul de accidente, atât în domeniul legislației administrative, ca întărire anumite comportamente de clasificare-le în domeniul penal, cu sancțiuni mai mare decât comportamente care sunt constitutiv de acțiunile de o mustrare socială mai mare.

Campanii de DGT reclamele sunt din ce în ce mai dure, cu strategii care ne reflectă și ne oferă o viziune reala a ceea ce se întâmplă de zi cu zi. Deși acest lucru pare a fi în mod clar insuficientă.

Dar parlamentarii uita uneori că, mână reglementării prin lege a unor materiale, trebuie să furnizeze organismelor publice cu mijloacele necesare pentru a dezvolta competențele lor respective. Se pare că în prezent cea mai mare parte a poliției locale, ca poliție judiciară specializata în ancheta a materiei în cadrul drumurile urbane și municipale de proprietate și a căror competență este stabilită pe o obligatorie, articolul 53 din Legea 2/86 din 13 martie, legea a forțelor și organele securității (CFL), directe și neiertat mod ilogic chiar și astăzi, lipsa de cele mai multe template-uri de politia locala, mass-media și echipamente necesare pentru a detecta consumul de medicamente toxice și narcotice, prin urmare, găsierea o dificultate adăugată pentru punerea în aplicare a dreptului penal și în special pentru efectul reglementată în capitolul IV din titlul XVII din organic legea 10/95 din 23 noiembrie , în articolele 379 la 385, inclusiv, în



reglementarea infracțiunilor contra siguranței rutiere.

La fel se pare inevitabil ca tehnologii noi care sunt cu o reală și efectivă nouă cerere avansuri în diferite domenii de mecanica, electronica, informatica, Robotica, în ceea ce privește conectivitatea și de mediu, sunt contribuabili pentru a satisface nevoile reale și urgente de atenuarea, reduce și deșeuri practic limitele transporta cifrele de morți și răniți ca rezultat al siguranței traficului și drumul.

Exemple practice sunt evidente, cum ar fi de exemplu citat care ia un vehicul din gama mică, cum ar fi un Opel Corsa, în prezent atât activ și pasiv, mai sigure în elemente de noi tehnologii, care Apollo XI în 1961 a venit la lună.

Permițându-ne să ne gândim că evoluția care se confruntă cu noi tehnologii în cererile viitor nu prea îndepărtat și proiectele dezvoltate de astăzi, atât pe drumurile noastre, și drivere și pe vehiculele propriu-zise, deoarece acestea pot fi, autoturisme driverless, vehicule care recunoaște conducătorul auto, GPS, chei și încuietori inteligente, detectoarele de obstacole în calea , programat masini, aplicații multifuncțională de uitare, dezinteres, memento-uri, aplicații de telefoane mobile în vehiculele, determinant a traseului evitand gemuri, informații cu privire la rute aglomerate, sau itinerariile alternative, opri controlului vehiculului înainte de un posibil accident, la ceea ce se numeste "urgență frânare sistem autonom", sau suport de întreținere de cale ferată, detectoare de oboseală sau de oboseală în drivere , monitorizarea unghiurilor moarte, Nano-electronica, deformarea organelor pentru a atenua deteriorare a ocupantului etc. etc. Acestea pot servi pentru a contribui la o îmbunătățire în cifrele care îi susține.

Toate acestea, supuse unor studii de diferite mărci, cu concursul care se implica, face că, ținând cont de îmbătrânire atât de pripită că acestea suferă de vehicule, acestea pot dezvolta noi procese de siguranță activă și pasivă, cum au fost în ultimii ani de elemente de securitate inclusiv marci diferite de serie, astfel cum au fost airbag, frâne ABS , sau detectoare de obstacole, și altele care sunt obligatorii pentru toate vehiculele și șoferii lor, ca centură pe drumurile publice, chiar și pentru pasageri, nu se poate face folosirea elementelor de telefonie și altele care pot distra atenția de conducere, utilizarea obligatorie casca bicicliști chiar și în cele din urmă de alte măsuri care au fost adaptate pentru a realiza o mai mare eficacitate și eficiență în siguranța rutieră.

Cu toate aceste măsuri au plecat de la cifre de doar câțiva ani în urmă,

aproape 8 de milioane de decese pe an, la 1,7 de milioane a murit în anul 2013, și, prin urmare, urmați în această linie să continue scăderea acestor cifre, nu este posibil să se facă cu parametrii obținuți în prezent, deoarece, după cum puteți vedea este o evaluare autentică de război alarmantă cifre, deși ele par rece să le audă, și nu trebuie să uităm că în spatele fiecăre de acolo este o tragedie și o dramă personală de întreaga familie și rudele lor.

Scopul final este reducerea numărului de cereri de despăgubire, reducerea accidentelor, care să conducă la cifrele mod special la temperaturi cu mult sub parametrii curent de răniți și decedați ca urmare a unor accidente rutiere. Pentru a ajunge la această cifră ar fi un vis devenit realitate victimelor zero ca urmare a unor accidente rutiere.

Conform studiilor efectuate de 50 % din conducătorii auto implicați într-un accident soldat cu decese sau accidente grave, au consumat alcool sau medicamente toxice sau narcotice, precum și, probabil, într-un viitor nu prea îndepărtat, cu implantarea simplu obligatorii pe masini de un sistem în cheia vehiculului, pentru care înainte de a utiliza a putea determina gradul de impregnare de consumul acestor substanțe de către conducătorul auto, și astfel posibilitatea de a declanșa un sistem de blocare în caz de rezultat pozitiv, ne permite să deducem că ei automat se poate reduce în cel puțin 50 % a numărului de victime, cifrele de curent victime.

Pare că vorbim de cifre statistice simple care implică un rezultat numeric relevante, dar nimic nu este mai departe de realitate, deoarece cu acest 50 % menționat automat în numere reale este vorba despre prevenirea sau paliativ cifra de o jumătate de milion de decese și grave ca urmare a unor accidente rutiere, accidente în fiecare an. Cu acest simplu măsurii prevăzute, și care ar putea deveni obligatorie pentru producătorii, cum au fost deja puse în aplicare alte măsuri începând cu obligatorie înainte de punerea produselor lor pe piață.

Nu trebuie să uităm că înainte de un producător sau brand să comercializeze aceste vehicule trebuie să fi trecut anterior unei inspecții tehnice favorabile de siguranță activă și pasivă, prin urmare, această măsură citată costul economic este irelevant în comparație cu costul economic pentru societate ca un întreg numărul de victime și a consecințelor acestora, pare că toate acestea ar fi perfect viabile în viitorul apropiat și nu prea îndepărtat față în cazul în care evoluează de la o parte din noile tehnologii, care sunt integrate în industrie,

comerț și, prin urmare, în noastre de zi cu zi viața într-un ritm rapid.

Costul economic ar fi foarte relevant, dar nu numai asculta aceste măsuri la nivel pur monetare sau economice, atât pentru stat și de guvern, cât și pentru sistemul în sine și diferite implicate, atât pentru pietoni ca driverele, dar că, cu această măsură simplu va ajuta la atenuarea numărul de tragedii pe plan personal, relevante pentru că în spatele fiecare dintre astfel de accidente.

În termen de metodele sale de cercetare în științe sociale, devine necesară ocuparea forței de muncă și utilizarea acestor în scopul de a dezvolta cu exactitate orice proiect de doctorat, care se mândrește cu. Acum sa schimbat curriculum utilizat până la acum în studii doctorale și, prin urmare, doctorat le am trebuie să se adapteze la noua reglementare juridică și legislație cu scopul de a dezvolta cercetare după succes studiu.

Prezenta lucrare intenționează să le întreprindă în conformitate cu criteriile din perspectiva "de bază", de bază, pentru că ceea ce vrea cu ea este creșterea gradului de conștientizare de o știință în acest domeniu, care reprezintă o problema contemporana fără precedent de creștere, cu perspective pentru viitor și pe scară largă developable de tehnologii noi și, prin urmare, reglementările în cadrul sistemului juridic în sine.

În rândul său, de asemenea, este destinat să aibă o perspectivă "aplicate", și am aplicat, deoarece intenționează o rezolvare la problemele care sunt folosite pentru a modifica, menține reforma sau valabil schimba unele aspect al realității sociale în domeniul științelor sociale. Fără modificări, nu există nici o modificare, în cazul în care cifrele Arată rezultatele astfel alarmante introdus modificări pentru a încerca să modifice aceste rezultate menționate în jos, aceste schimbări reprezintă schimbări în domeniile de reglementarea normativă bazat pe principiile de tipic, schimbări în sistemele de siguranță activă și pasivă, schimbare și improvements înăuntru probleme în măsuri și în toate aspectele legate de un generic fac parte din acest domeniu larg obiectul prezentului studiu.

De asemenea, acestea ar putea beneficia în cadrul "empirică", și sunt empirice, dat fiind faptul că se intenționează să se apropie de cunoașterea obiectului prin cunoașterea directă și utilizarea experienței în prisma de observare și experimentare. După analizarea studiului cronologică de reglementarea normativă a subiectului, evoluția rapidă care suferă în toate

privințele această problemă și dintr-o perspectivă personală a implicat aproape trei decenii printr-un link de Uniunea directă și fără echivoc profesionale cu traficul și consecințele sale, acest lucru ne permite să elaboreze și să dea o prezentare generală a acestor parametri de cunoaștere directă și experiență în contrast cu vicisitudinile și rezultatele folosind.

Pe scurt, acestea sunt criteriile de urmat, dar că da, toate în experiența remarcat cifrele alarmante Deci care ne dă fiecare zi în acest domeniu unic al acestui studiu, de circulația traficului autovehiculelor și siguranța rutieră.

## CONCLUZIILE

Toate studiile care sunt software-ul ar trebui să urmărească un obiectiv, prin urmare, nu ar putea fi mai puțin și cu acest scop în minte ar fi o realizare de pus în practică câteva sugestii în cauză, astfel că ea poate contribui în viitor pentru a atenua aceste cifre alarmante de răniți și decedați ca urmare a fenomenului de circulație. Dar nu doresc să fie atât de optimist, cu numai puterea contribuie pentru a evita orice posibile accidente, și astfel orice rănit sau decedat cu împlinirea lor, vor exista deja bine în valoare. Persoanele de viață este o foarte prețios trebuie să fie protejate la toate costurile, noastre Magna Carta, astfel stabilit cu reguli de prioritate în articolul 15 și toate autoritățile publice, inclusiv persoane fizice, ar trebui să se alăture eforturilor în această privință.

Poliției este esențială în acest sens, dar fără în colaborare cu toată lumea implicate în fenomenul de circulație, este imposibil să se efectueze astfel munca, toate guvernele trebuie să se concentreze eforturile lor în a contribui pentru a atenua aceste cifre alarmante de răniți și decedați ca urmare a unor accidente rutiere. Partea noastră, cu lucrarea de față este de a încerca să ofere unele detalii destul de valabil pentru atingerea acestui scop nobil.

Această problemă, și toate siguranța mediului rutier, este într-un proces de evoluție neîntreruptă și cu mâna ei și a lui, o schimbare legislativă atât de larg și complex, care este, practic, ajungând la Domina toate zonele de politici, de la cronologia și evoluția în cadrul țării noastre, sistemul juridic a evoluat încercă să răspundă la multe întrebări care apar cu fiecare zi , dar fără supraveghere planificat și orientate spre îmbunătățirea probleme dând naștere la acordul astfel un nivel ridicat de despăgubire este foarte dificil să efectueze acest proces de

imbunatatire de aceste cifre teribil de accidente și consecințele lor, ca în fiecare weekend sunt repetate în mass-media.

În materie, atât de importante, implicate toate guvernele, din puterea legislativa reglementarea într-un proces fără sudură standardele, regulamentele și legile, care sunt necesare și în cele din urmă capabil să actualizeze cadrul complexă a sistemului juridic și permite adoptarea legislației necesare pentru reglementarea problemei, precum și capacitatea de a fi acomodarea la variabile de la o societate din ce în ce mai complexe și exigente.

Executiv, gestionarea politicii în interiorul și în afara administrației civile și militare, exercită atribuții de reglementare și orientarea politicilor sociale a fost colective gradul de conștientizare a problemei, cu tot mai agresive campanii putea transmite realitatea fenomenului de circulație, cu intervenția organismelor publice naturii variate, implicarea administrației cetățean ca executarea arm decizii ale guvernului, cu oficialii specializate, agenți de autoritatea responsabilă de supravegherea și controlul de trafic, programele de reintegrare și cursuri de conștientizare socială, instituirea de sisteme pentru obținerea autorizațiilor de diferite și licențe, cerințele pentru a fi capabil de a călători pe drumurile publice cu ratele minime de securitate de conducere mecanismelor de regularitatea și control pentru a trece de vehicule, inspecțiile tehnice periodice și administrativ cerințele recenzie de permisiunile de unitate și expirarea acestuia, printre alte probleme.

Precum și sistemul judiciar, pentru a sancționa substanțe care trece în domeniul penal, adoptarea de măsuri de remediere și protecție a bunurilor publice, reglementează comportamente care, cu trecerea timpului, au trecut în domeniul penal administrative, cu solidificare a anumitor comportamente, rodul sociale sensibilitatea la anumite acțiuni, cu specializata agențiile să încercați pentru a demasca penal ca plata frauduloasă comportamentul sinistru fictive , rețele și rețelele stabilite pentru compensare cauzate de accidente de așa-numitele, părți din afirmațiile false și alte probleme legate de în ceea ce privește siguranța traficului și rutier.

Fenomenul de tehnologie și boom-ul de dezvoltare industrială, cauzate să crească într-un mod disproporționat fenomenul traficului rutier și transportului de mărfuri și persoane care au contribuit la acest boom-ul a fost o creștere, fiind necesare în cazul în care acestea au fost reglementarea contează că până la acel

moment nu a apărut, prin urmare, în anii 1950 regulamente s-au dezvoltat pe legislative agenda reglementează prevederile vehicule, cum ar fi iluminat, semnele de circulație mai mult detaliu, AV, dimensiuni, marcaje rutiere, organismele publice competente, probleme de reglementare privind colectarea și eliminarea vehiculelor, drumurilor publice, public organisme ar trebui să intervină și să ia decizii despre acest subiect larg.

Cu toate acestea, piatră de hotar pe care cu siguranța marcat proliferarea reglementărilor legislative, adaptate în zilele noastre, a fost comandat deja menționat, articolul 82 din prezent Constituția din 1978, acum veniturile la dezvoltarea legislației menționate anterior a siguranței rutiere, legiuitorul de a opta pentru o dezvoltare de reglementare, beneficiază de reglementări specifice, în funcție de ceea ce ar fi zona pentru a dezvolta. Au optat pentru mai sus statutul conțin dispoziții care a presupus că acestea ar putea schimba cu următorul caracter în momentul de față, prin reglementarea care contează în anexele a acestor dispoziții, lăsând articole, probleme că acesta a fost înțeles că acestea ar putea dura în timp.

Toate acestea, orientate pentru a încerca să reducă numărul crescute atât de mare de răniți și decedați ca urmare a unor accidente rutiere.

José Ángel Pérez Requena. Ucam, septiembrie 2017.